PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

SP

wybieramy radnych

W numerze: LOTNICZA STACJA METRA • AMFIBIA NA WAKACJE • DRAMATYCZNE LĄDOWANIE • LOPP • Barwa: PWS-14

25 ● (1908) ● 1988-06-19 CENA 70 zł

SKRZYDLATA POLSKA

Szkolno-sportowy samolot PZL-110 Koliber produkowany przez Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego PZL Warszawa Okęcie.
Zdjęcia: WACŁAW HOŁYŚ

Z LOTU PO KRAJU

WARSZAWA – BARCELONA – – WARSZAWA

Polskie Linie Lotnicze LOT otworzyły 5 czerwca br. nową linię lotniczą na trasie Warszawa — Barcelona — Warszawa. Samoloty LOTU latają na tej trasie raz w tygodniu, w niedzielę.

BOGDAN PRAWICKI I WACŁAW MAJCHRZAK BALONOWYMI MISTRZAMI POLSKI

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie odbyły się, w dniach 30 maja — 4 czerwca br., IV Mistrzostwa Polski Balonów na Ogrzane Powietrze w obsadzie międzynarodowej. Impreza miała charakter rekonesansu, zwłaszcza dla załóg zagranicznych, przed VI Mistrzostwami Europy Balonów na Ogrzane Powietrze, które odbędą się także w Lesznie, w dniach 3—10 września 1988.

Startowało 17 balonów, w tym po dwa z CSRS i RFN oraz jeden z Węgier. Rozegrano pięć konkurencji. Zwyciężyła załoga Aeroklubu Leszczyńskiego, pil. **Bogdan Prawicki** — II pil. **Wacław Majchrzak** na balonie „CWL Leszno" zdobywając 4 377 pkt. Następne miejsca zajęli: 2. **Andrzej Kołodziejski — Adam Gruszecki** (Aeroklub Orląt) — balon „Dęblin" — 4 100 pkt.; 3. **Eugeniusz Olszański — Henryk Olesiejuk** (Aeroklub Leszczyński) — balon „Zuch" — 4 067 pkt.; 4. **Robert Koch — Laszlone Varga** (Węgry) — balon „Malev" — 4 019 pkt.; 5. **Ivan Kubicek — Alef Kubicek** (CSRS) — balon OK-012-4014 — 3 954 pkt.; 6. **Peter Schellehove — Jorg Oblachen** (RFN) — balon D-Hersarder-Pils — 3 664 pkt.

L-410 TURBOLET NA OKĘCIU

4 czerwca br. Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych AEROPOL zaprezentowało kierownictwu zainteresowanych pionów PLL LOT samolot L-410 Turbolet do przewozu 17—19 pasażerów lub 900—1 600 kg ładunku. Przedstawiciele AEROPOLU zapoznali zebranych z osiągami i możliwościami nowego samolotu, następnie odbyła się prezentacja Turboleta na ziemi i w powietrzu. Oceniono, że samolot wykazuje dużą przydatność dla obsługi małych grup turystycznych i lotów z okazji różnych imprez organizowanych w Polsce jak np. Targi Poznańskie.

SZYBOWCOWY WYCZYN W AEROKLUBIE WARSZAWSKIM

Sprzyjająca pogoda i sprawna organizacja pozwoliły w ostatnich dniach kwietnia i pierwszej połowie maja wykonać szybownikom z warszawskiego lotniska Babice szereg udanych przelotów, do trójkątów 500 km włącznie. W skali kraju nie stanowi to rewelacji, biorąc jednak pod uwagę wieloszczeblowość koordynacji ruchu lotniczego w warszawskim węźle lotnisk, każdy dzień lotny uwieńczony szybowcowymi przelotami jest dla AW sukcesem.

Warto dodać, że przeloty ułatwia nowy regulamin Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o memoriał R. Bitnera przewidujący możliwość stosowania zegara startowego lub aparatu fotograficznego z zapisem czasu, szczególnie przydatnymi gdy trzeba zdjęciem udokumentować punkt poza lotniskiem i czas odejścia na trasę.

WYDAWNICTWA

MARZENA BACHTIN, JAN LIPSKI — **WYPOSAŻENIE WYSOKOŚCIOWE SAMOLOTÓW I STATKÓW KOSMICZNYCH.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1988. Str. 392, cena 460 zł, nakład 1 650 + 350 egz.

JERZY GRZEGORZEWSKI — **WSPÓŁCZESNE SAMOLOTY MYŚLIWSKIE.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1988. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (nr 44). Str. 270, cena 500 zł, nakład 29 650 + 350 egz.

TOMASZ GOWOREK — **SAMOLOTY MYŚLIWSKIE PIERWSZEJ WOJNY ŚWIATOWEJ.** Wydawnictwa Komunikacji i Łączności — 1988. Wydanie drugie. Biblioteczka Skrzydlatej Polski (nr 10). Str. 200 + 16 tablic barwnych, cena 450 zł, nakład 29 650 + 350 egz.

ZMARŁ

23 maja 1988, w wieku 59 lat, dr **IRENEUSZ DOMIŃSKI,** adiunkt Centrum Badań Kosmicznych PAN, kierownik Laboratorium Służby Czasu w Astronomicznym Obserwatorium Szerokościowym w Borowcu, członek Międzynarodowej Unii Astronomicznej, odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi i Medalem XXV-lecia PAN.

W NASTĘPNYM NUMERZE

● MISTRZOSTWA POLSKI BEZ MEDALI ● DĘBLIN — KOSMOS — DĘBLIN ● W WĘGIERSKIEJ SZKOLE PILOTÓW ● POWRÓT GILA ● TABLICA BARWNA: PZL P.1

WARSZAWA OKĘCIE II

Przedsiębiorstwo Porty Lotnicze zgodnie z decyzją prezydium Rządu przystąpiło do budowy Międzynarodowego Dworca Lotniczego (MDL II) Warszawa Okęcie, zlokalizowanego po stronie północnej lotniska. W tym celu powołano Dyrekcję Budowy Międzynarodowego Dworca Lotniczego, która jest koordynatorem i wykonawcą prac związanych z rozbudową lotniska. Równolegle z budową dworca, powstawać będą także obiekty infrastruktury lotniskowej: budynek służb technicznych, centrala telefoniczna, parking wielopoziomowy, nowy dworzec towarowy o przepustowości 50 tys. ton ładunku i 10 tys. ton poczty, a także zakład przygotowania posiłków pokładowych o wydajności 15 tys. posiłków na dobę. Dworzec pasażerski budowany będzie przez przedsiębiorstwo zagraniczne. Trwają negocjacje z 8 firmami oferującymi najkorzystniejsze warunki spośród ponad 60 firm zagranicznych, które zgłosiły swe oferty. Wyniki negocjacji znane będą jesienią br.

Nowy dworzec lotniczy będzie budynkiem dwupoziomowym, w którym przyloty usytuowane zostaną na parterze, natomiast odloty na pierwszej kondygnacji. Dojazd do hali odlotów umożliwi estakada na wysokości ponad 5 m. Budynek dworca pasażerskiego zajmie powierzchnię 30 tys. m² (wymiary: długość — 135 m, szerokość — 90 m, wysokość — 26,5 m). Dla odprawy biletowo-bagażowej, celnej i paszportowej przewiduje się po 18—24 stanowisk, oddzielnie dla odlotów i przylotów. Wzdłuż budynku zaprojektowano płytę postojową z 7 stanowiskami dla samolotów. Autorami koncepcji architektonicznej MDL II jest Miastoprojekt — Budopol.

Nowy dworzec obsługiwać będzie 3 mln pasażerów rocznie. Przepustowość obecnego dworca wynosi 2 mln pasażerów. Po 1995 trzeba będzie dowieźć i odwieźć z lotniska 5 mln pasażerów rocznie. W związku z powyższym nastąpi modernizacja układu komunikacyjnego dzielnic Warszawy: Ochoty i Mokotowa.

XIV RAJD SAMOLOTOWY DZIENNIKARZY I PILOTÓW

6 czerwca br. na lotnisku fabrycznym WSK PZL Mielec zakończył się XIV Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów. W czasie rajdu rozegrano 5 konkurencji pilotażowych w ramach II ligi samolotowej; dziennikarzy natomiast sklasyfikowano za dwie prace konkursowe. Startowało 28 załóg. Na kilka godzin przed zakończeniem rajdu jego uczestnicy zwiedzili hale montażowe największej w Polsce wytwórni samolotów, a następnie obejrzeli wystawę sprzętu oraz pokaz w powietrzu samolotów produkowanych przez WSK PZL Mielec.

Uroczystość zakończenia rajdu odbyła się przed hangarem Aeroklubu Mieleckiego. Przybyli na nią: zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych gen. bryg. pil. **Michał Polech**, prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. **Jerzy Zych**, zastępca dyrektora naczelnego Zrzeszenia Wytwórców Sprzętu Lotniczego i Silnikowego PZL inż. **Józef Lipiński**, przewodniczący Zarządu Klubu Publicystów Lotniczych SD PRL red. **Tadeusz Malinowski**, dyrektor handlowy WSK PZL Mielec mgr inż. **Marian Krzemień** oraz zaproszeni goście.

Wyniki XIV Rajdu odczytali: sędzia główny mgr **Jerzy Gąsiorowski** oraz sekretarz Jury Dziennikarskiego red. **Bolesław Gaczkowski.** W krótkich wystąpieniach przedstawiciele władz lotnictwa wojskowego, sportowego oraz przemysłu lotniczego i silnikowego podkreślali ogromne wartości poznawcze, propagandowe i szkoleniowe centralnego rajdu dla dziennikarzy oraz pilotów samolotowych.

XIV Rajd Dziennikarzy i Pilotów zorganizowany został z inicjatywy Klubu Publicystów Lotniczych SD PRL. Klub ten wspólnie z organizatorami poszczególnych etapów rajdu był jego gospodarzem. W rajdzie uczestniczył w charakterze zaproszonego gościa płk w st. spocz. pil. inż. **Antoni Chojcan**, wieloletni organizator i kierownik poprzednich rajdów.

Wyniki dziennikarzy: 1. **Jerzy Iwaszkiewicz** („Sportowiec") — 964 pkt., 2. **Marta Szymczyk** („Przyjaźń") — 938 pkt., 3. **Aleksandra Wójtowicz** („Słowo Powszechne") — 934 pkt., 4. **Czesław Rychlewski** („Żołnierz Polski") — 920 pkt., 5. **Krzysztof Kotowski** („Razem") — 910 pkt., 6. **Waldemar Czerniszewski** („Skrzydlata Polska") — 902 pkt., 7. **Barbara Folta** (OTV Wrocław) — 898 pkt., 8. **Zbigniew Krzywicki** („Gazeta Współczesna") — 892 pkt., 9. **Ryszard Barnert** („Panorama") — 886 pkt., 10. **Dariusz Sobiczewski** (PR Wrocław) — 878 pkt.

Wyniki pilotów: 1. **Witold Świadek** (A. Rzeszowski) — 601 pkt., 2. **Grzegorz Jaroś** (A. Pomorski) — 665 pkt., 3. **Ryszard Jaszczyński** (A. Rzeszowski) — 733 pkt., 4. **Henryk Sroka** (A. Ostrowski) — 766 pkt., 5. **Dariusz Brzykcy** (A. Elbląski) — 792 pkt., 6. **Henryk Sosnowski** (A. Białostocki) — 864 pkt., 7. **Wojciech Czop** (A. Krakowski) — 970 pkt., 8. **Dariusz Lewek** (A. Rzeszowski) — 981 pkt., 9. **Jan Gruszecki** (A. Podkarpacki) — 998 pkt., 10. **Robert Pietrach** (A. Mielecki) — 1 042 pkt.

Wyniki XIV Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów: 1. pil. **Witold Świadek** (A. Rzeszowski), red. **Jerzy Iwaszkiewicz** („Sportowiec") — 1964 pkt., 2. pil. **Jan Gruszecki** (A. Podkarpacki), red. **Marta Szymczyk** („Przyjaźń") — 1868 pkt., 3. pil. **Henryk Sosnowski** (A. Białostocki), red. **Zbigniew Krzywicki** („Gazeta Współczesna") — 1 846 pkt., 4. pil. **Henryk Sroka** (A. Ostrowski), red. **Edmund Jaszkowski** („Wiraże") — 1 815 pkt., 5. pil. **Maciej Żwański** (A. Warszawski), red. **Waldemar Czerniszewski** („Skrzydlata Polska") — 1 787 pkt., 6. pil. **Zdzisław Kondrat** (OSPL Rzeszów), red. **Krzysztof Kotowski** („Razem") — 1 781 pkt., 7. pil. **Andrzej Górka** (A. Kujawski), red. **Czesław Rychlewski** („Żołnierz Polski") — 1 770 pkt., 8. pil. **Bożena Bęben** (A. Podkarpacki), red. **Aleksandra Wójtowicz** („Słowo Powszechne") — 1 737 pkt., 9. pil. **Jacek Zowczak** (A. Wrocławski), red. **Dariusz Sobiczewski** (PR Wrocław) — 1716 pkt., 10. pil. **Waldemar Król** (A. Pomorski), red. **Andrzej Socha** („Trybuna Ludu") — 1 688 pkt.

Na zdjęciu: zwycięzcy rajdu, W. Świadek i J. Iwaszkiewicz.

Zdjęcie: B. Koszewski

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **GRECJA.** W ambasadzie PRL w Atenach odbyła się uroczystość wręczenia Złotej Odznaki Orderu Zasługi PRL dla obywatela greckiego Stefiosa Golemisa, dyrektora towarzystwa Foldair, który jest generalnym agentem PLL LOT w Grecji.

● **ChRL.** Przewoźnik China Air Cargo wprowadził do swej floty dwa samoloty L-100-30 Super Hercules.

● **ZSRR.** W związku z wprowadzeniem na liniach regionalnych samolotów nowego typu, techniczne szkoły lotników Aeroflotu w Omsku i Kirsanowie otrzymały do nauki samolot turbośmigłowy L-410 UVP, a szkoła techniczna w Troickach — samolot An-28.

● **NOWA ZELANDIA.** W miejscowości Leewelle k. Oamaru pilotka szybowcowa Yvonne Loader osiągnęła wysokość 9 936 m, bijąc dotychczasowy rekord świata Angielki Anne Burns (9 119 m) ustanowiony w 1961.

● **MONGOLIA.** Mongolskie linie lotnicze MIAT obsługują 70 procent całej pracy przewozowej tego kraju. Do 1990 przewozy pasażerskie mają wzrosnąć o jedną trzecią, a towarowe o 20 procent, w związku z czym przewiduje się rozbudowę centralnego portu lotniczego i niektórych regionalnych.

● **HOLANDIA.** Corocznie organizowane jest międzynarodowe forum powietrznego transportu towarów (International Air Cargo Forum), na który spotykają się przedstawiciele wszystkich przedsiębiorstw zajmujących się transportem powietrznym z całego świata, nie tylko linie lotnicze, ale przedsiębiorstwa spedycyjne, magazynowe, zajmujące się usługami towarzyszącymi. Wydarzeniem Forum jest zawsze wręczenie nagrody IACF, mającej postać brązowej plakietki z chronometrem, którego precyzja symbolizuje, jak istotny jest czas dla transportu lotniczego i jak szybkość oraz punktualność stanowią o jakości oferowanych usług. Tegoroczną nagrodę International Air Cargo Forum przyznano KLM — za innowacyjność i doskonałość oferowanych usług transportowych, rozwój nowych ofert oraz przynoszący sukcesy sposób reagowania na wszelkie zmiany rynkowe. Przewozy lotnicze KLM wzrosły w ubiegłym roku o 20%.

● **ZSRR.** Jak wynika z centralnego planu lotów Aeroflotu na 1988, samoloty radzieckiego przewoźnika obsługują 78,5% całej pracy przewozowej Kraju Rad, którą wykonują na 3 932 liniach wewnętrznych docierając do 212 portów lotniczych; oprócz nich istnieje jeszcze 3300 mniejszych lotnisk obsługujących komunikację regionalną.

● **AFRYKA POŁUDNIOWA.** Zachodnioniemiecki pilot szybowcowy B. Boengle przeleciał na szybowcu DG-400 po trasie trójkąta 750 km z prędkością 170 km/h, co jest nowym rekordem świata.

● **FRANCJA.** Marynarka wojenna zamówiła w Aérospatiale trzy śmigłowce SA.365F Dauphin, które jako ratownicze na lotniskowcach mają wymienić dotychczasowe śmigłowce Alouette-3.

● **EUROPA ZACHODNIA.** Konsorcjum Airbus Industrie dostarczyło w ub. r. tylko 32 samoloty komunikacyjne, w tym dwa A.300B4, dziewięć A.300-600 i dwadzieścia jeden A.310-300, ale za to osiągnęło rekordowy portfel zamówień na 114 samolotów z bieżącej produkcji (29 — A.300-60, 27 — A.310 i 58 — A.320) oraz opcję na 46 dalszych maszyn tych typów. Dobrą pozycję konsorcjum ugruntowują ponadto ustalone już zamówienia na 80 nowych aerobusów: A.330 (dwanaście) i A.340 (sześćdziesiąt osiem) oraz opcje na 29 — A.330 i 35 — A.340, co oznacza, że Airbus Industrie oparty jest na trwałych podstawach.

● **BUŁGARIA.** Linie lotnicze Bałkan otworzyły 26 maja br. nowe połączenie międzynarodowe z Warszawy do Taszkientu; samoloty Tu-154M latają na tej trasie raz w tygodniu. Niedawno Bałkan otrzymał zgodnie z zamówieniem piąty samolot Tu-154M, który był zarazem setną maszyną tego typu wyeksportowaną przez zakłady lotnicze im. A. N. Tupolewa.

● **USA.** Były astronauta Charles Conrad osiągnął na śmigłowcu MD-500E prędkość 296 km/h w locie po trasie prostej długości 656 km. Jest to nowy rekord świata w kat. śmigłowców jednosilnikowych o masie poniżej 1750 kg.

z BOLESŁAWEM JANKOWSKIM szefem montażu samolotów RWD do 1939

MECHANIK Z POWOŁANIA

Bolesław Jankowski (ur. w 1905) w latach 1923—1926 i 1928—1932 pracował jako brygadzista w fabryce „Samolot" w Poznaniu. W latach 1933—1939 zatrudniony był w Doświadczalnych Warsztatach Lotniczych w Warszawie, w których budowano RWD. Nasz rozmówca m. in. montował RWD-5 bis dla kpt. pil. Stanisława Skarżyńskiego, a także RWD-9 na Challenge 1934. Kierował również montażem kolejnych typów RWD, skończywszy na RWD-23 w 1939. W latach 1945—1952 pracował w PLL LOT, a po zwolnieniu go — w Zjednoczeniu Urządzeń Klimatyzacyjnych w Warszawie. Za ofiarną i nienaganną pracę otrzymał wiele odznaczeń, dyplomów uznania i wyróżnień. Od 1979 na emeryturze.

— Jak Pan trafił do lotnictwa?

— Od najmłodszych lat marzyłem o zatrudnieniu w lotnictwie. Nie myślałem o lataniu, lecz o pracy przy samolotach w charakterze mechanika.

— Wreszcie nadszedł ów dzień i Pana marzenia spełniły się.

— Tak. Po ukończeniu szkoły rzemieślniczej w Poznaniu oraz uzyskaniu dyplomu czeladniczego otrzymałem pracę w 1923, w warsztatach 3 Pułku Lotniczego w Poznaniu na lotnisku Ławica. Pracowałem tam jako monter. Pracę tę otrzymałem dzięki wstawiennictwu mojego ojca u Czesława Wawrzyniaka, który podobnie jak i moja rodzina, pochodził z Gostynia. Czesław Wawrzyniak był założycielem i prezesem Związku Lotników Polskich w Poznaniu.

— Zapewne jakieś wydarzenie zadecydowało, że pozostał Pan wierny lotnictwu?

— Lot z pil. Edmundem Hołodyńskim na samolocie łącznikowym Ansaldo zrobił na mnie tak wielkie wrażenie, iż postanowiłem pozostać w lotnictwie.

— W warsztatach pułku pracował Pan dwa lata. A następnie?

— Przeniosłem się do fabryki „Samolot" — położonej w sąsiedztwie 3 pułku — w której pracowałem jako brygadzista. W tym samym roku (1925) brałem udział w obsłudze sprzętu w czasie II konkursu szybowców zorganizowanego w Gdyni-Oksywiu. Uzyskano tam słabe wyniki sportowe, ponieważ wybrano nieodpowiedni teren dla rozegrania tego rodzaju zawodów.

— W fabryce przepracował Pan zaledwie dwa lata, ponieważ powołano Pana do odbycia czynnej służby wojskowej w 3 Pułku Lotniczym w Poznaniu. A więc po sąsiedzku.

— W latach 1927—1928 ukończyłem kurs obsługi lotniczej w 112 eskadrze myśliwskiej, której dowódcą był kpt. pil. Franciszek Jach, jego zastępcą por. pil. Henryk Skrzypiński, a szefem eskadry st. sierż. Stanisław Rapior. W eskadrze zdobyłem doświadczenie życiowe i zawodowe. Po ukończeniu służby wojskowej powróciłem do fabryki „Samolot", w której pracowałem jako brygadzista montażu.

— Może kilka informacji o tej pracy?

— Na oddziale studium odbywał się montaż prototypów BM-4, BM-5 i BM-6. Po zmontowaniu, kontroli technicznej oraz próbach na ziemi, samolot był oblatywany przez pilota fabrycznego, Edmunda Hołodyńskiego. 27 lipca 1928 lotu kontrolnego BM-5 dokonał płk pil. Ludomił Rayski, a 23 sierpnia 1928 mjr pil. Wacław Makowski. Natomiast próby w locie samolotu BM-6 odbywały się od 8 kwietnia do 5 maja 1929. Na samolocie tym latali: Edmund Hołodyński, mjr inż. A. Chramiec i mjr pil. Stefan Pawlikowski. Piloci orzekli przydatność tego samolotu dla lotnictwa wojskowego.

— Jak długo pracował Pan w fabryce „Samolot"?

— Pracowałem w niej do wiosny 1932, kiedy to fabryka spaliła się. Jak ustalono w śledztwie, pożar nastąpił w wyniku samozapłonu szmat nasączonych farbami, oliwą i benzyną. Do końca lutego 1933 byłem bez pracy. 1 marca 1933 przyjęty zostałem do Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych w Warszawie. Tutaj zlecono mi montaż RWD-5 bis dla kpt. pil. Skarżyńskiego. Pomagali mi dwaj zdolni monterzy, bliźniacy — bracia Gałajowie, pochodzący z Kalisza. Po dokładnej kontroli, wraz z Wacławem Hańskim — szefem ogólnego montażu DWL (czynności nasze obserwował inż. Drzewiecki), do kontroli technicznej przystąpił rzeczoznawca Veritasu. Po jego pisemnym oświadczeniu przystąpiliśmy do krycia samolotu płótnem i sklejką. Po badaniach sprawdzających, kontrolnych lotach fabrycznych, badania w locie prowadzili piloci IBTL. Między innymi latali: Stanisław Skarżyński, Szczepan Grzeszczyk i Mieczysław Pronaszko. Za bezawaryjny lot RWD-5 bis zostałem mianowany na stanowisko szefa montażu wszystkich samolotów RWD.

— Kierował Pan montażem wszystkich samolotów RWD do wybuchu II wojny światowej. W czasie oblatywania RWD-8 przez Kazimierza Chorzewskiego napotkano przypadek złej pracy silnika, który zaniepokoił kierownictwo DWL.

— Tak. Na wysokości 1 500 m silnik RWD-8 krztusił się i następnie przerywał pracę. Natomiast na ziemi silnik pracował bez zarzutu. Kazimierz Chorzewski wielokrotnie startował i lądował. Sytuacja powtarzała się. Wspólnie z Kazimierzem Chorzewskim przejrzeliśmy szczegółowo instalację silnika. Zaintrygował nas przewód paliwowy prowadzący do gaźnika, który był wygięty i tworzył rodzaj syfonu. Znalazła się w nim woda, która zamarzała na określonej wysokości. Loty odbywały się w zimie. Po wymianie przewodu silnik pracował bez zakłóceń.

— Mało znany jest również fakt o decyzji ITL, aby poddać egzaminowi samolot akrobacyjny RWD-10 w walce powietrznej z PZL P.6.

— Pamiętam dobrze ten piękny dzień. Za sterami zasiedli: RWD-10 — por. Włodarkiewicz, a PZL P.6 — por. Orłowski. Byli znakomitymi pilotami myśliwskimi. Pojedynek był sędziowany przez specjalistów Instytutu Technicznego Lotnictwa. Pokaz walki powietrznej okazał się niezwykły, imponujący i dla nas pracowników Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych — radosny. Oto samolot sportowy przeznaczony do akrobacji (na którym można było zamontować karabin maszynowy do ćwiczenia walki powietrznej przez podchorążych lotnictwa lub rezerwistów) okazał się we wszystkich figurach akrobacji — lepszy od typowego samolotu myśliwskiego. Wynik tej walki zadecydował o budowie seryjnej RWD-10. Samolot był szybki, zwrotny, miał mały rozbieg (60—70 m) oraz dużą prędkość wznoszenia (6,2 m/s).

— Czy w okresie międzywojennym przebywał Pan poza granicami jako pracownik techniczny Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych?

— Dwukrotnie. Byłem w ekipie technicznej DWL w Afryce Północnej w okresie trwania Challenge'u 34. W drodze do Algieru przebywałem w Paryżu, Lyonie i Marsylii, a z powrotem — w Nicei, Mediolanie i Wiedniu. Mój udział w ekipie technicznej był wyróżnieniem za pracę w DWL. Kierownikiem naszej ekipy technicznej był inż. Jerzy Dąbrowski, późniejszy konstruktor samolotu bombowego PZL-37 Łoś. Po raz drugi brałem udział w ekipie technicznej w Locie do Państw Bałtyckich w 1938. W rajdzie tym uczestniczyli piloci Aeroklubu Warszawskiego. Przelecieliśmy 5 500 km i odwiedziliśmy 8 państw.

— Jakie wydarzenia pozaprodukcyjne utkwiły w Pana pamięci w okresie pracy w DWL?

— W 1937 odbyła się doniosła uroczystość odsłonięcia tablicy pamiątkowej na ścianie frontowej warsztatów, która dokumentowała sukcesy samolotów RWD. Druga uroczystość to wyprodukowanie dwusetnego egzemplarza RWD.

— Po zakończeniu II wojny światowej rozpoczął Pan pracę ponownie w lotnictwie. Czy sprawił to zbieg okoliczności?

— Z 16 na 17 stycznia 1945 wojska niemieckie wysadziły w powietrze na Okęciu koszary, hangary, tory kolejowe i drogi startowe. Lotnisko przestało istnieć. Warszawa leżała w gruzach; widok jej sprawiał na mnie wielkie wrażenie. O dostaniu pracy w Warszawie nie było mowy. Byłem w trudnych warunkach materialnych. Zdecydowałem się wyjechać do Poznania. Tam otrzymałem zgodę na założenie warsztatu elektryczno-mechanicznego. W kwietniu 1945 spotkałem Ludwika Szulca, który zaproponował mi pracę w PLL LOT w Warszawie. Zgodziłem się; ukończyłem kurs mechaników pokładowych. Uzyskałem piątą lokatę na 36 osób zdających egzamin państwowy.

— Na jakich samolotach Pan latał?

— Głównie na pięciu typach: Li-2, DC-3, Langeudoc oraz Il-18 i Il-14. Ogółem wykonałem 1 093 loty, w tym 46 lotów nocnych. Przeleciałem 255 tys. km. Latałem na liniach krajowych i zagranicznych.

— Z jakimi pilotami w załodze latał Pan najczęściej?

— Bardzo miło wspominam loty z kapitanami pilotami: Józefem Jakubowskim, Wiktorem Pełką, Klemensem Długaszewskim, Włodzimierzem Gedyminem i Marianem Witkowskim.

— W którym roku przerwał Pan pracę mechanika pokładowego?

— W grudniu 1949 znalazłem się wśród 31 osób zwolnionych z personelu latającego PLL LOT. Byliśmy osobami wyszkolonymi w okresie międzywojennym. Miejsce zwolnionych osób zajęli piloci i mechanicy wojskowi.

— Czy pracował Pan nadal w PLL LOT?

— Powierzono mi stanowisko kontrolera technicznego silników lotniczych. Moja kontrola polegała na odbiorze jakości wykonania montażu silników po przeglądach okresowych na ziemi i w powietrzu. Z końcem 1952 zwolniono mnie z PLL LOT. Z początkiem 1954 przybyli do mnie przedstawiciele PLL LOT proponując ponowne zatrudnienie. Stwierdzili, iż zwolniono mnie przez nieporozumienie. Wtedy zapytałem, czy przyjęty będę na to samo stanowisko. Odpowiedzieli, że na gorsze. Odmówiłem. Pracowałem w budownictwie. Miałem na utrzymaniu rodzinę, więc nie mogłem ryzykować. Na tej rozmowie zakończył się mój kontakt z lotnictwem.

— Co Panu dało lotnictwo?

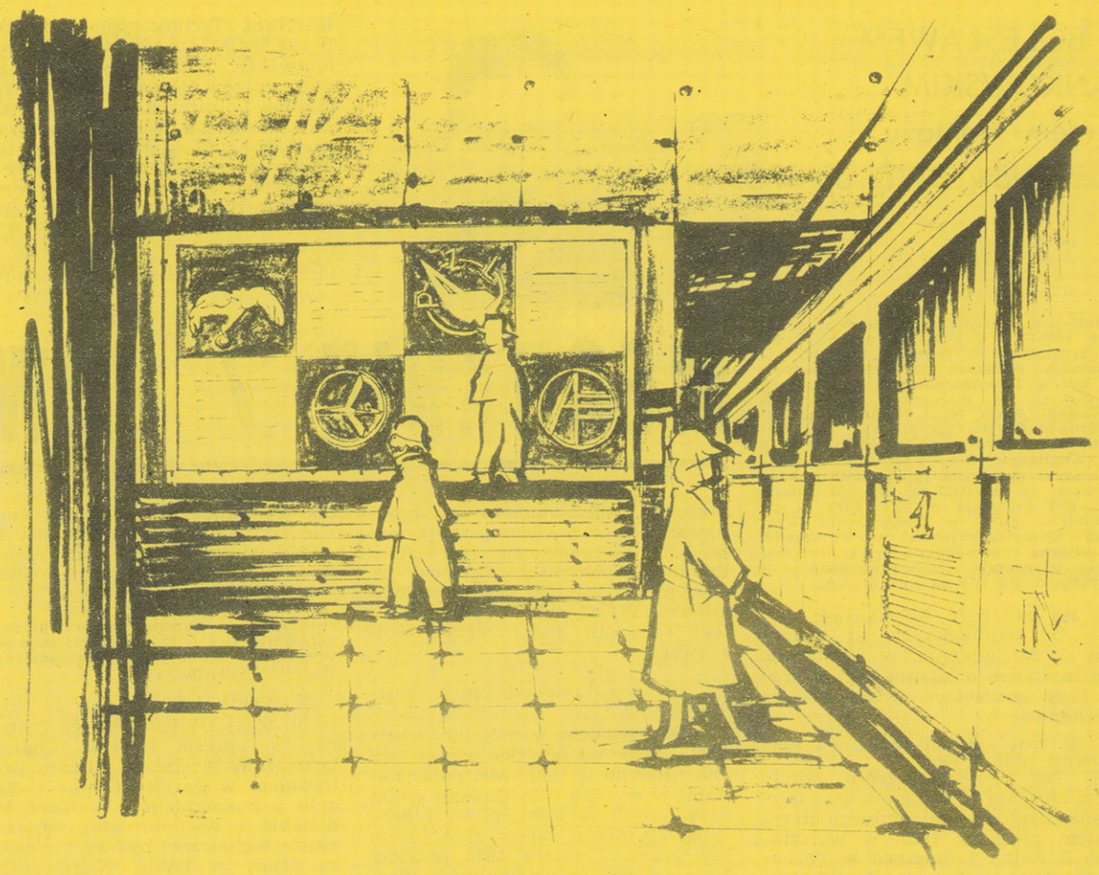
— W lotnictwie — podobnie jak w innych dziedzinach życia — są ludzie dobrzy i źli. Ci ostatni nie rozumieją lotnictwa, pracują w nim na ogół przypadkowo i wyrządzają mu nieprzerwanie szkody. W swojej pracy napotkałem jednych i drugich. Dobrych, rzetelnych, uczciwych ludzi było więcej i dlatego wyniosłem z lotnictwa dużo miłych wspomnień oraz wiele radości z wykonywanej pracy. Dobre warunki pracy i dobrzy ludzie uszlachetniają charaktery ludzkie. Dlatego mogę dzisiaj stwierdzić, że praca w lotnictwie nauczyła mnie rzetelności, dokładności, wiary w drugiego człowieka, pracowitości i ofiarności. Żałuję tylko, że nie mogłem pracować w lotnictwie do wieku emerytalnego.

Rozmawiał:
TADEUSZ MALINOWSKI

1937. Pracownicy Doświadczalnych Warsztatów Lotniczych przy dwusetnym wyprodukowanym samolocie RWD. Zdjęcie archiwalne

STACJA: POLE MOKOTOWSKIE

25 maja 1988 w warszawskim Metroprojekcie odbyła się trzecia z kolei narada w sprawie lotniczego wystroju przyszłej stacji metra, sytuowanej przy północnej stronie skrzyżowania alei Niepodległości z ulicą Rakowiecką. Stacja będzie nosić nazwę Pole Mokotowskie i stąd wynika potrzeba udziału lotników w zaprojektowaniu niektórych elementów jej wnętrza.



Polem Mokotowskim nazywano obszar ograniczony dzisiejszymi ulicami: Trasą Łazienkowską, Polną, Rakowiecką, Racławicką, Żwirki i Wigury oraz Wawelską. Kiedyś był to teren ćwiczeń wojsk carskich, znajdowały się tam tory wyścigów konnych, a od 1909 przeprowadzano na tym polu pierwsze w Polsce pokazy lotnicze. Jeszcze przed I wojną światową powstało tam lotnisko użytkowane w całym dwudziestoleciu międzywojennym i zlikwidowane w 1948. Warszawiacy starszego pokolenia darzą to miejsce dużym sentymentem, młodszym mieszkańcom stolicy, przede wszystkim tym z Metroprojektu, należy się uznanie za chęć upamiętnienia dawnego lotniska.

Na lotniczy wystrój stacji metra przeznacza Metroprojekt całą, doskonale widoczną z peronów ścianę o wymiarach 3 na 18 metrów. Poza tym dwa pomieszczenia o łącznej powierzchni 40 metrów kwadratowych może odstąpić Składnicy Harcerskiej na sklep z materiałami modelarskimi. Jest jeszcze do zagospodarowania witryna z zapleczem i oknem o długości 3,5 metra, gdzie postanowiono umieścić makietę mokotowskiego lotniska z lat trzydziestych i ewentualnie modele eksploatowanych tam samolotów. Jak z tego wynika, Metroprojekt nie skąpi dla lotnictwa miejsca, chodzi jednak o to, w jaki sposób będzie ono wykorzystane.

Podczas poprzednich dwóch narad ustalono, że na wspomnianej ścianie w hali peronowej powinny się znaleźć tablice pamiątkowe i elementy graficzne, nawiązujące do czterech dawnych użytkowników mokotowskiego lotniska: lotnictwa wojskowego, przemysłu lotniczego, PLL LOT i Aeroklubu Warszawskiego. Z tej koncepcji zrodził się pomysł, aby każda z tych instytucji opracowała własny tekst tablicy i pomyślała o sposobie jego utrwalenia w kamieniu lub brązie. Ostatnie słowo będzie należało do plastyków, którym należy dostarczyć również projekty czy szkice elementów graficznych, składających się na symbolikę danego rodzaju lotnictwa.

W majowej naradzie, w Metroprojekcie, poza gospodarzami reprezentowanymi przez głównego architekta inż. Jasną Strzałkowską, projektantem stacji inż. Wojciechem Stankiewiczem oraz przedstawicielami inwestora — inżynierami Ryszardem Olejką i Tadeuszem Kurowickim, uczestniczyli lotnicy: przedstawiciel WSK PZL Warszawa Okęcie inż. Romuald Gudel, prezes Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa, były dyrektor PLL LOT mgr inż. Włodzimierz Wilanowski i reprezentant Aeroklubu PRL Bernard Koszewski. Na spotkanie nie stawili się przedstawiciele lotnictwa wojskowego i polskiego przewoźnika powietrznego.

Ustalono, że osoby zainteresowane wystrojem lotniczym stacji metra Pole Mokotowskie przedstawią Metroprojektowi swe scenariusze do 30 czerwca br. W oparciu o nie Metroprojekt wykona własny projekt koncepcyjny do 30 września tego roku. Dłużej zwlekać nie można, bowiem interesująca nas najbardziej stacja ma być oddana do użytku w 1991.

Po ostatniej, trwającej niespełna godzinę naradzie, naszła nas taka refleksja: dlaczego nikt nie pomyślał o tym, aby do dyskusji nad lotniczym wystrojem stacji metra Pole Mokotowskie zaprosić płk. w st. spocz. inż. arch. Jana Chojnackiego, który przez kilka dziesiątek lat czynił starania o upamiętnienie mokotowskiego lotniska?

O perypetiach w tej dziedzinie pisaliśmy w Aeroklubach nr 18 z 4 maja 1986. Artykuł zakończyliśmy informacją, że płk Chojnacki, wobec beznadziejności dalszych poczynań, zrezygnował z funkcji sekretarza Komitetu Upamiętnienia Lotniska Mokotowskiego i przekazał dalsze losy tej sprawy (wraz z dokumentami) Klubowi Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Warszawskim.

A znajduje się w tych dokumentach rzecz warta zastanowienia, a mianowicie gotowy tekst tablicy pamiątkowej, łączący interesy wszystkich instytucji lotniczych, zainteresowanych upamiętnieniem mokotowskiego lotniska. Przytaczamy go w całości:

„Tu, na Polu Mokotowskim w początkach XX wieku tworzyło się i rozwijało polskie lotnictwo: założono lotnisko, zorganizowano szkołę pilotów i wytwórnię samolotów Aviata. Tutaj sformowano pułk lotniczy i szkoły lotnicze, powstały Państwowe Zakłady Lotnicze, Instytut Badań Technicznych Lotnictwa, Aeroklub Warszawski, Polskie Linie Lotnicze LOT i Warsztaty Szybowcowe.

Ustanawiano rekordy, przeprowadzano pokazy i zawody — krajowe i międzynarodowe. Podczas Wojny Obronnej Polski w 1939 roku wykonano kilkadziesiąt lotów bojowych. W okresie okupacji rozgrywano konspiracyjne zawody modelarskie.

W pierwszych latach po II wojnie światowej część Pola Mokotowskiego służyła ludowemu lotnictwu polskiemu".

Uważamy, że zamiast czterech tablic powinna być jedna, a dalsza merytoryczna dyskusja powinna zmierzać do tego, czy powyższy tekst należy jeszcze uściślić i wzbogacić o nowe fakty, czy też przyjąć go bez zmian.

Jednolity tekst ma swe bezsprzeczne walory: jest krótszy od sumy czterech tekstów, może więc być wybity większymi, a więc i bardziej czytelnymi literami. A poza tym, który z pasażerów spieszących na peron metra lub wychodzących z niego będzie miał czas i chęć na czytanie po kolei czterech tekstów? Zachodzi również obawa, że w tekstach czterech tablic będą się powtarzać — co jest nieuniknione — niektóre frazy.

Jesteśmy za tekstem pułkownika Chojnackiego, a także za tym, by nie pomijać go w dalszych dyskusjach o upamiętnieniu lotniska mokotowskiego.

BOLESŁAW GACZKOWSKI

Na rysunku: propozycja wystroju przyszłej stacji metra warszawskiego Pole Mokotowskie, w wykonaniu JANUSZA WOJCIECHOWSKIEGO ze „Skrzydlatej Polski".

MEMORIAŁ JERZEGO MAJEWICZA '87

W grudniu 1987 Zarząd Główny APRL oficjalnie zatwierdził projekt rozgrywania corocznie ogólnopolskich, korespondencyjnych zawodów lotniowych i upoważnił Sekcję Lotniową Aeroklubu Krakowskiego do ich przeprowadzania. Zgodnie z regulaminem, w zawodach korespondencyjnych uczestniczą tylko piloci lotniowi, którzy zgłoszą oficjalnie poprzez macierzysty klub swoje wyniki do organizatorów.

Zwycięzcą memoriału został Ryszard Zamarło, wygrywając zasłużenie, który nie tylko dobrze lata, ale również dużo i przez cały rok.

Z żalem stwierdziliśmy brak zgłoszenia do memoriału kilku spośród najlepszych pilotów lotniowych, jak choćby rekordzisty Józefa Korola, Zbigniewa Hańderka, Krzysztofa Grzyba i innych.

W porównaniu z wynikami nieoficjalnej punktacji z poprzednich dwóch lat (1985 i 1986) nie zanotowaliśmy znaczącego postępu w liczbie zgłoszeń i w jakości uzyskanych wyników. Niezależnie od tego, że zbyt późno zatwierdzono zawody, to przyczyn obiektywnych takiego stanu można by szukać w niezbyt przychylnej pogodzie i w tym, że imprezy sportowe wysokiej rangi, jak mistrzostwa Polski, I Lotniowe Mistrzostwa Państw Socjalistycznych, Puchar Wawelu odbyły się w dość wąskim przedziale czasowym. Przy braku dbałości o maksymalnie dużą liczbę wylatanych godzin, o kondycję fizyczną i psychiczną przez cały rok, nie można osiągnąć wysokiej formy i doskonałych umiejętności, które warunkują uzyskanie wyników na wysokim poziomie. Prawie cała czołówka polskich lotniarzy od 80 do 90 proc. liczby godzin wylatanych rocznie uzyskała w czerwcu i lipcu, tj. w okresie rozgrywania wspomnianych zawodów, gdy tymczasem o właściwym przygotowaniu zawodników można będzie mówić, gdy te proporcje zostaną odwrócone. Dla stworzenia dobrej kondycji psychicznej zawodników konieczne jest wyposażenie ich w odpowiedni zasób wiedzy teoretycznej tak, by wraz z doświadczeniami praktycznymi stworzyć w nich wewnętrzne przekonanie o rzetelnym przygotowaniu i o własnych umiejętnościach, pozwalające na podjęcie sportowej walki bez potrzeby brawury. Tego też brakuje w szkoleniowej działalności aeroklubu, nie mówiąc już o tworzeniu odpowiedniej atmosfery przychylności i życzliwości, co jest bolączką ogólnospołeczną.

Właściwie spośród czołowych lotniarzy Polski tylko Ryszard Zamarło latał równo prawie przez cały sezon ubiegłego roku. W okresie od maja do września wykonał 15 przelotów na odległości od 5 do 57 km (łącznie 368 km) ze średnią prędkością 15,6 km/h. Dla uzyskania dobrych wyników na poziomie europejskim jest to i tak bardzo mało, a przecież dla porównania — trzech bardzo dobrych pilotów ze Słupska (drużynowy mistrz Polski) uzyskało łącznie w 11 lotach tylko 210 km. Pozostali piloci też wykonali co najwyżej po kilka przelotów. Jest więc to bardzo mało, a uzyskane w takich warunkach wyniki na I Lotniowych Mistrzostwach Państw Socjalistycznych upewniają tylko w przekonaniu o naturalnych predyspozycjach Polaków do latania, o ich ambicji i woli walki.

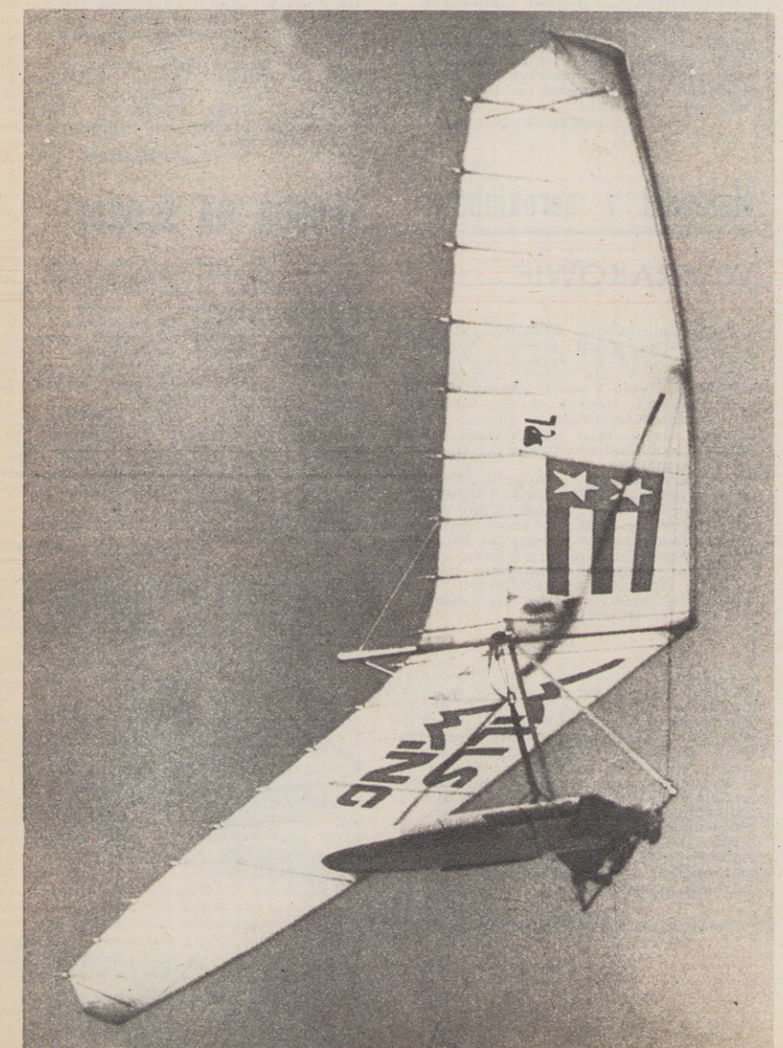
I jeszcze jedno. Ryszard Zamarło latał na amerykańskiej lotni Sensor, która ma dobrą doskonałość, stosunkowo płaską biegunową prędkości i jest łatwa w pilotażu. Pozostali piloci latają na lotniach rodzimej konstrukcji, wykonanych z krajowych materiałów trudno dostępnych, nie zawsze spełniających wymagania wytrzymałości, trwałości i niezawodności. W tych uwarunkowaniach lotnie te są zaskakująco dobre, ale odbiegają osiągami i właściwościami od dobrych lotni zachodnich.

Lotniarstwo i szybownictwo mają perspektywy olimpijskie. Lotniarstwo jest przy tym najtańszą dyscypliną lotniczą. Do tej dyscypliny garną się młodzi i starsi. Wielu z nich to pasjonaci, którzy nie mogli sforsować wysokiego progu wymagań zdrowotnych stawianych przy przyjęciu na szkolenie w innych dyscyplinach lotniczych.

Należałoby sobie życzyć, by ta dyscyplina została wreszcie uznana przez aeroklub jako równorzędna z innymi specjalnościami lotniczymi, z całym ciężarem obowiązków szkoleniowych, sprzętowych, organizacyjnych i finansowych, i żeby wreszcie osiągane w lotniarstwie wyniki były efektem przemyślanej, długofalowej pracy kompetentnych i oddanych działaczy społecznych i etatowych aeroklubu.

TADEUSZ OKRĘGLICKI
MICHAŁ ORNATKIEWICZ

Miejsce	Imię i nazwisko /Klub/	Konkurencje: przelot km	przelot pkt.	czas h	czas min	czas pkt.	Warunki do odznaki FAI	Suma pkt.
1	Ryszard Zamarło /Bielsko-Biała/	57	5 230	3	45	1 272,5	-	6 502,5
2	Piotr Erelis /Bielsko-Biała/	51	4 320	2	15	597,5	-	4 987,5
3	Zygmunt Konieczny /Słupsk/	47	3 830	-		-	800	4 630,0
4	Zbigniew Zalewski /Słupsk/	44,7	3 480	1	12	260	-	3 740,0
5	Zdzisław Daszkiewicz /Słupsk/	31,7	2 000	2	22	643	-	2 643,0
6	Michał Ornatkiewicz /Kraków/	29,2	1 770	2	52	838	-	2 608,0
7	Mirosław Rodzewicz /AKL Warszawa/	26,5	1 570	2	06	539	-	2 109,0
8	Michał Parszewski /Kraków/	24	1 370	1	30	350	-	1 720,0
9	Alojzy Dernbach /AKL Warszawa/	22	1 210	1	17	285	-	1 495,0
10	Waldemar Kądrowski /ROW/	10	450	2	00	500	-	950,0
11	Roman Racławski /ROW/	-	-	2	35	727,5	-	727,5
12	Wojciech Paździurkiewicz /Kraków/	12	570	-		-	-	570,0
13	Tomasz Ignatowski /ROW/	-	-	1	28	340	-	340,0
14	Henryk Słuchocki /ROW/	-	-	1	24	320	-	320,0



MISTRZOSTWA ŚWIATA '88

W dniach 22 stycznia — 13 lutego 1988 w Bright w Australii odbyły się VI Lotniowe Mistrzostwa Świata. Zwyciężył Australijczyk Rick Duncan na lotni GTR Race 162 Moyes. Drugie miejsce zajął Amerykanin Bruce Case na lotni HP-2 Wills Wing. Reprezentacja Polski nie uczestniczyła w tych zawodach. Poniżej podajemy dane techniczne mistrzowskich lotni. Relację z przebiegu mistrzostw zamieścimy w jednym z następnych numerów.

Na zdjęciu: amerykańska lotnia HP-2, na której zdobyto wicemistrzostwo świata.

Zdjęcie: „Vol Libre"

DANE TECHNICZNE

Lotnia: Producent:	GTR Race 162 Moyes (Australia)	HP 2 Wills Wing (USA)
Powierzchnia (m^2)	15,1	15,6
Rozpiętość (m)	10,4	10,4
Wydłużenie	7,1	7,0
Kąt dziobowy (°)	130	128
Liczba wkładek profilowanych *	30 (16 + 4 + 10)	32 (20 + 4 + 8)
Masa (kg)	30	30
Masa pilota (kg)	60—85	60—90
Prędkość optymalna (km/h)	30	34
Uzyskane miejsca na VI LMŚ	1, 3, 7	2, 4, 6

* Wkładki profilowane umieszczone są w górnej powłoce skrzydła, pomiędzy powłokami, i w dolnej powłoce.

AEROKLUBY nr 124

POD ZNAKIEM LILIJKI I RODŁA

Uroczyste otwarcie tegorocznego sezonu lotniczego w Aeroklubie Gdańskim odbyło się w niedzielę 8 maja 1988. Było ono integralną częścią V Ogólnopolskiego Rajdu Harcerskiego „Rodło", który w tym roku zakończył się w Pruszczu Gdańskim. Impreza stała się okazją do zaprezentowania przez kluby i sekcje naszego aeroklubu swojego znacznego dorobku.

Podczas sobotniego spotkania harcerzy z przedstawicielami kilku pokoleń lotników, koledzy z Morskiego Klubu Seniorów Lotnictwa przypomnieli historię polskich skrzydeł, a oficer opowiedział o dniu dzisiejszym lotnictwa wojskowego i swojej do niego drodze.

Zasłużony działacz lotnictwa Bogdan Śmidowicz mówił o pierwszych latach działalności Akademickiego Aeroklubu Gdańskiego, położeniu polskich studentów Politechniki Gdańskiej po 1933 roku, o wybuchu II wojny światowej na tych terenach oraz o swoich przeżyciach pilota RAF. Wspomniał także o powrocie do Gdyni, którą budował jego ojciec, a on ją w latach powojennych rozbudowywał.

Drugi uczestnik spotkania, Kazimierz Gawron, członek Szarych Szeregów w okupowanej Warszawie, a po wyzwoleniu oficer lotnictwa Marynarki Wojennej, odczytał fragment własnej książki „Zdarzenia i zderzenia", przybliżając harcerzom specyfikę morskiego latania. Kapitan pilot Grzegorz Piecuch barwnie opowiedział o swojej drodze do zawodu pilota oraz o sukcesach sportowych Aeroklubu Gdańskiego.

W niedzielę od wczesnych godzin rannych na lotnisko w Pruszczu Gdańskim przybyło wiele osób, aby uczestniczyć w uroczystym otwarciu sezonu i obejrzeć pokazy lotnicze. Na naszym lotnisku wyznaczyła sobie spotkanie i biwakowała od 6 maja sekcja carawaningu Gdyńskiego Automobilklubu Morskiego. Ta pierwsza wspólna impreza pokazała, jak wiele dobrego i interesującego dla siebie i swoich członków mogą zrobić obie organizacje we wspólnym działaniu.

O 10:00 podniesiono na maszty flagę państwową i flagę Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Prezes Aeroklubu Gdańskiego Andrzej Schulz ogłosił sezon lotniczy 1988 za otwarty.

Formuła otwarcia była sygnałem dla skoczków spadochronowych znajdujących się na pokładzie An-2, którzy czynnie zademonstrowali walory posiadanego sprzętu i swoje wyszkolenie. Instruktor tej sekcji Marian Maciusiewicz dba o to, by pokazy były na coraz wyższym poziomie i dobrze służyły uatrakcyjnianiu szkolenia spadochronowego.

Potem Janusz Langowski i Wojciech Siudek zademonstrowali piękne sylwetki szybowców w locie na dwuholu i wylądowali przy wyłożonych znakach. Start za wyciągarką i lot na Bocianie zaprezentował zasłużony pilot naszego klubu Bogdan Laus. Ukoronowaniem pokazów szybowcowych była akrobacja na Cobrze w wykonaniu Piotra Jędrysika.

Wielkie zainteresowanie kilkutysięcznej publiczności wywołał pokaz akrobacji samolotowej na Zlinie-526 F, pilotowanym przez Lecha Łakomego.

Murawa lotniska była w tym dniu również miejscem startów i lądowań modeli z naszej sekcji modelarskiej. Lot na uwięzi demonstrował Józef Gutowski, modele rakiet kosmicznych pokazali bracia Dutkiewiczowie oraz Bogdan Sobolewski i Piotr Wróblewski, a modele zdalnie sterowane — Roman Maślanka i Bartłomiej Siudek.

Rejon modelarskich pokazów sąsiadował z tą częścią lotniska, gdzie rozłożyli swoje konstrukcje pasjonaci lotniarstwa. Szerokiemu gronu konstruktorów amatorów przewodził Zbigniew Osina, który prezentował ultralekki samolot.

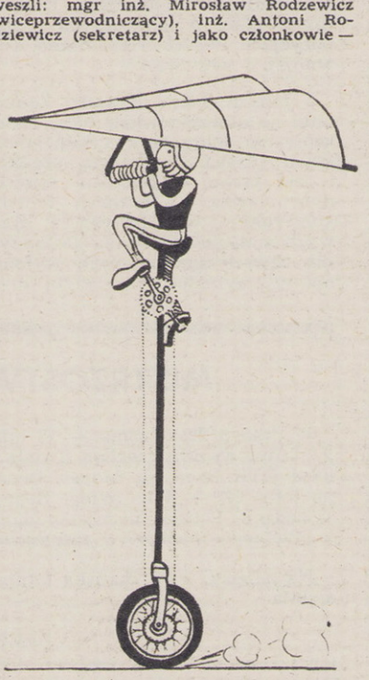
Wszystkie samoloty i szybowce demonstrowane w locie, a także i te, które nie latały w tym dniu, zostały pokazane na wystawie sprzętu latającego. Można było ich dotknąć, wsiąść do kabin i zapytać dyżurujących pilotów i mechaników o każdy szczegół. Szef wyszkolenia Sławomir Garbaszewski i szef techniczny Zdzisław Pilawski wspaniale zorganizowali prezentację sprzętu w powietrzu i na ziemi. Atrakcją dla wszystkich, a szczególnie dla licznie przybyłych harcerzy, były bojowe śmigłowce, które przyleciały do nas z odległej części Polski.

Podczas podsumowania V Rajdu „Rodło" kierownik Aeroklubu Gdańskiego kmdr pil. Henryk Stachurski przyjął od władz podziękowanie dla całego zespołu za uatrakcyjnienie pobytu na ziemi gdańskiej młodzieży harcerskiej z całego kraju.

WŁODZIMIERZ SZTARK

POSIEDZENIE KOMISJI LOTNIOWEJ

Przewodniczący Komisji Lotniowej dr inż. Jerzy Kapuściński uzyskał aprobatę władz Aeroklubu PRL w sprawie składu komisji i powołania zespołu ekspertów jako organu wspierającego jej działalność. W skład Komisji Lotniowej weszli: mgr inż. Mirosław Rodzewicz (wiceprzewodniczący), inż. Antoni Rodziewicz (sekretarz) i jako członkowie — ppłk rez. Piotr Mitras (prezes Aeroklubu Śląskiego), dr Jacek Kibiński (A. Śląski), Wiesław Dziedzio (A. Jeleniogórski), Krzysztof Kosior (A. Bydgoski), Andrzej Miciński (A. Bielsko-Bialski), Tadeusz Okręglicki (A. Krakowski), Zbigniew Leparski (A. ROW), Józef Korol (A. Wrocławski) i Grzegorz Rycaj (A. Warszawski).



Rysunek: Jerzy Kuzka

Do udziału w pracach zespołu ekspertów dr Kapuściński zaprosił: prof. dr. hab. Andrzeja Olędzkiego, doc. dr. inż. Jerzego Wolfa, dr. inż. Andrzeja Moldenhawera, dr. Stanisława Maksymowicza, płk. mgr. inż. pil. Piotra Szałańnika, ppłk. rez. Romana Korzeniowskiego i Zdzisława Sznapkę.

Pierwsze posiedzenie Komisji Lotniowej (1988-05-03) odbyło się wspólnie z zespołem ekspertów. W obradach uczestniczyli: sekretarz generalny Aeroklubu PRL płk dypl. pil. Janusz Charachajczuk, dyrektor do spraw szkolenia i sportu płk dypl. pil. Henryk Kącik, kierownik wydziału spadochronowo-lotniowo-balonowego płk dr Henryk Błażejczyk i płk Stanisław Fedyszyn jako ustępujący przewodniczący, który przez wiele lat kierował pracą Komisji Lotniowej.

Sekretarz generalny wysoko ocenił pracę dotychczasowej komisji i podziękował płk. Fedyszynowi za jego osobiste zaangażowanie w rozwój lotniarstwa. Zapewnił zebranych, że sprawy tej dziedziny sportu, pomimo trudnej sytuacji finansowej Aeroklubu PRL, należy traktować optymistycznie. Dotychczasowa komisja — stwierdził płk Charachajczuk — zrobiła wszystko, co w obecnych warunkach było możliwe. Dziś stać nas na trochę więcej niż w poprzedniej kadencji, o czym świadczy chociażby plan imprez. Jesteśmy również w stanie wydzielić odpowiednie fundusze na zakup sprzętu. Oprócz lotni szkolnych chcemy nabyć lotnie wyczynowe wysokiej klasy. Najbardziej jednak należy się cieszyć z przychylnego dla lotniarstwa klimatu ze strony wielu instytucji i osób funkcyjnych.

Płk Fedyszyn podkreślił, że dotychczasowa działalność lotniarska koncentrowała się głównie w ośrodkach szkoleniowych w Jeżowie Sudeckim i na Żarze. Po wprowadzeniu do powszechnego użytku wyciągarek lotniowych, lotniarstwo ma szanse przeniesienia się na niziny, gdzie może stać się jednym z bardziej popularnych sportów lotniczych. Wszystkie lotniowe mistrzostwa Polski rozegrane zostały na Żarze. Następne, już IX z kolei, należałoby przenieść na niziny. Jednak najważniejszym zadaniem stojącym przed nową komisją jest zapewnienie materiałów do budowy lotni, uregulowanie spraw formalno-prawnych i zintensyfikowanie działań w kierunku podniesienia poziomu wyczynu sportowego.

W dalszej części posiedzenia omówiono raport o stanie lotniarstwa w Aeroklubie PRL, po czym przystąpiono do pracy w zespołach: organizacyjnym, szkoleniowym, technicznym i współpracy z zagranicą.

Podczas dyskusji ustalono zasadnicze kierunki działania i określono priorytet zadań stojących przed komisją. Mówiono o popularyzacji paralotni, potrzebie zaopatrzenia ośrodków w Jeżowie i na Żarze w sprzęt szkoleniowy, możliwości przystosowania do potrzeb lotniarskich wycofywanych z użytku ściągarek szybowcowych, zatrudnieniu trenera lotniowej kadry narodowej i zakupie sprzętu wyczynowego. Omówiono organizację i stan przygotowań ekip na lotniowe mistrzostwa Europy, które odbędą się w lipcu br. W końcowej części obrad kierownik wydziału spadochronowo-lotniowo-balonowego zapoznał zebranych z harmonogramem pracy i preliminarzem finansowym działu szkolenia i sportu Aeroklubu PRL, dotyczącymi planowanych przedsięwzięć szkoleniowych, inwestycyjnych i sportowych, związanych z działalnością lotniową w latach 1988—91.

ANTONI RODZIEWICZ

Meldunki z aeroklubów

W KRAKOWIE

Prezydent miasta Krakowa mgr Tadeusz Salwa gościł prezesa Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. Jerzego Zycha, któremu towarzyszyły osoby: dyrektor do spraw szkolenia i sportu Aeroklubu PRL płk dypl. pil. Henryk Kącik, kierownik Aeroklubu Krakowskiego płk dypl. pil. Henryk Boroń oraz jego zastępczyni do spraw społeczno-wychowawczych Krystyna Szymańska.

Z okazji 60-lecia Aeroklubu Krakowskiego generał Zych wręczył prezydentowi miasta złotą odznakę Za Zasługi dla Aeroklubu PRL. Z kolei gospodarz uhonorował prezesa Aeroklubu PRL Medalem Pamiątkowym Prezydenta Miasta.

Podczas spotkania omówiono plan finalnych uroczystości jubileuszu Aeroklubu Krakowskiego oraz dokonano oceny obecnej sytuacji.

*

8 maja na lotnisku w Pobiedniku Wielkim odbyły się II Zawody Szybowcowe na Celność Lądowania o puchar kierownika A. Krakowskiego. Pierwsze miejsce zajął Andrzej Augustynek, drugie — Bogusław Grzybek, trzecie — Tadeusz Mitak. Startowało 11 pilotów.

W tym samym dniu Beata Surma wykonała przelot po trasie trójkąta 315 km Pobiednik — Masłów — Kolbuszowa — Pobiednik, spełniając warunek do uzyskania diamentu do złotej odznaki szybowcowej, a Bogusław Grzybek wykonał przelot o długości 304 km do złotej odznaki szybowcowej.

KRYSTYNA SZYMAŃSKA

W TORUNIU

Od 5 do 7 maja br. odbyły się XIV Toruńskie Zawody Samolotowe. Uczestniczyło 17 załóg, w tym dwie z aeroklubu czechosłowackiego w Dvur Kralove, z którym Aeroklub Pomorski utrzymuje sportowe kontakty.

Konkurencje składały się z prób obliczeniowych i przelotów nawigacyjnych oraz prób celności lądowania. W próbach obliczeniowych najlepszy był Krzysztof Samelski z Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej, w regularności latania — Grzegorz Jaroś z Aeroklubu Pomorskiego, natomiast w rozpoznaniu i identyfikacji obiektów wyróżniła się załoga Aeroklubu Kujawskiego: pilot Włodzimierz Łączkowski i nawigator Włodzimierz Murawski. W dokładności lądowań celował Krzysztof Mrozowicz z A. Pomorskiego, który dwukrotnie lądował na linii centralnej.

W klasyfikacji końcowej najlepsza była wymieniona wyżej załoga A. Kujawskiego W. Łączkowski — W. Murawski. Drugie miejsce zajęła załoga A. Pomorskiego: pilot Dariusz Linka i nawigator Stanisław Małoń. Trzecie miejsce — również załoga A. Pomorskiego: pilot Grzegorz Jaroś i nawigator Jacek Jurski.

Dariusz Linka jest aktualnym członkiem kadry juniorów w lataniu nawigacyjnym, a Grzegorz Jaroś był w niej do ubiegłego roku. Młodzież potwierdziła więc słuszność drogi obranej przez kierownictwo Aeroklubu Pomorskiego, polegającej na zapewnieniu priorytetu młodym, dobrze zapowiadającym się pilotom. W historii toruńskich zawodów jest to dopiero drugi przypadek, że wygrała je załoga spoza naszego aeroklubu.

Zawody zostały przeprowadzone szybko i sprawnie, co należy zawdzięczać przede wszystkim instruktorom Janowi Robaczewskiemu i Andrzejowi Korzeniowskiemu — sędziemu głównemu tej imprezy.

Zwycięska załoga otrzymała kryształowe puchary ufundowane przez patrona zawodów — redakcję „Gazety Pomorskiej". Zdobywcom drugiego miejsca wręczono puchary przekazane przez dyrektora Wydziału Kultury Fizycznej, Sportu i Turystyki, a trzeciego miejsca — puchary zakupione przez kierownictwo Aeroklubu Pomorskiego. Wszyscy uczestnicy otrzymali plakietki i toruńskie pierniki.

8 maja w Aeroklubie Pomorskim odbyło się otwarcie sezonu lotnego. Na uroczystość zaproszono przedstawicieli władz politycznych i administracyjnych miasta, wszystkich członków aeroklubu i ich rodziców oraz członków Klubu Seniorów Lotnictwa.

Podczas uroczystości nowo przyjęci członkowie aeroklubu złożyli ślubowanie na sztandar, po czym wiceprezes zarządu inż. Grzegorz Drychta wręczył im legitymacje wraz z życzeniami sukcesów sportowych. Kierownictwo Aeroklubu Pomorskiego umożliwiło seniorom przelot nad Toruniem.

W tym samym dniu pięcioro młodych lotników: Brygida Cebula, Dariusz Podwojski, Marcin Grączewski, Jarosław Kojder i Marek Podgórski wykonało warunkowe przeloty do srebrnej odznaki szybowcowej.

EUGENIUSZ SZULC

SPOSÓB NA SŁOŃCE

Upał i bezchmurne niebo to czynniki, których nie mogą lekceważyć piloci w ogóle, zwłaszcza jednak latający na szybowcach, nierzadko po kilka godzin bez przerwy. Duża, przeźroczysta, owalna osłona kabiny szybowca wzmaga działanie promieni słonecznych, które dla pilota są bezlitosne, a mogą okazać się groźne. Odpowiedni strój i nakrycie głowy są więc niezbędne.

Prezentujemy nakrycie przeciw palącemu słońcu jakie stosuje pilot Aeroklubu Bielsko-Bialskiego, z zawodu lekarz, Tomasz Kawa (na zdjęciu), który przeciwsłoneczny kapelusz połączył na stałe z osłoną na twarz, oczywiście z otworami na oczy i usta.

Polecamy wszystkim szybownikom na słoneczne dni. **(kh)**

Zdjęcie: H. Kucharski

DRAMATYCZNE LĄDOWANIE

Zgodnie z rozkładem lotów, w czwartek, 28 kwietnia 1988, rejsem nr AQ 243 amerykańskich krajowych linii lotniczych Aloha Airlines, miał lecieć samolot DC-9. Podstawiono jednak Boeinga 737. O 16:15 z lotniska w Hilo (na wyspie Hawaii archipelagu Hawaje, na Pacyfiku) wystartował samolot z 90 pasażerami na pokładzie. Docelowym portem było Honolulu (na wyspie Oahu), gdzie Boeing 737 miał wylądować po 40 minutach. Jednak nie dotarł tam...

W trakcie przelotu nad archipelagiem Wysp Hawajskich, na wysokości 7 200 m, znajdując się w odległości 45 km na południowy wschód od wyspy Maui, w samolocie niespodziewanie rozległ się huk. Powstała wyrwa w górnej części pokrycia kadłuba samolotu, bezpośrednio nad przedziałem 1 klasy, tuż za kabiną pilotów. Nastąpiła nagła dekompresja kabiny pasażerskiej. Ludzie z wielkim trudem oddychali.

„Wszystko w samolocie zaczęło latać — książki, gazety, pieniądze" — powiedział pasażer siedzący w pobliżu. Dziura w pokryciu z każdą chwilą powiększała się.

Szefowa stewardes, Clarabelle Lansing, przepracowała w Aloha Airlines 37 lat. W chwili wypadku znajdowała się w pobliżu przedziału 1 klasy i powietrze uciekające przez wyrwę w pokryciu wyssało ją na zewnątrz. Była to jedyna ofiara śmiertelna tego lotu. Drugą stewardesę, przechodzącą między rzędami foteli, powietrze również zaczęło wciągać w kierunku otworu, ale pasażerom udało się ją w porę schwytać i przytrzymać.

Pasażerowie byli przerażeni, tym bardziej że samolot zaczął gwałtownie tracić wysokość. Zaczęli mocniej ściągać pasy bezpieczeństwa i jednocześnie usiłowali uchylać się przed odłamkami blachy z rozpadającej się górnej części kadłuba. Otwór stawał się coraz większy. Wiele osób myśląc, że to już ostatnie chwile w ich życiu, zaczęło śpiewać psalmy, modlić się.

Teoretycznie Boeing 737 z zerwaną w przybliżeniu 1/3 pokrycia nie jest zdolny do lotu. A jednak... 42-letni pilot Robert Schornstheimer, który nagle usłyszał huk i odczuł, iż samolot zaczyna się dziwnie zachowywać, traci wysokość i prędkość, tak jakby otworzył się jakiś wielki hamulec, zdecydował się od razu zmienić plan lotu i lądować na najbliższym lotnisku, na Maui. Spokojnie wykonywał odpowiednie czynności. Samolot podchodził do lądowania. Przednie koło pierwsze uderzyło o ziemię, a dopiero później koła podwozia głównego i niebawem samolot zatrzymał się.

Zanim przyjechały karetki pogotowia z lotniska, dwie pielęgniarki wspięły się na pokład, by pomóc rannym i krwawiącym pasażerom, wciąż przypasanym do foteli. Spośród 90 pasażerów tego pamiętnego lotu, 61 było poszkodowanych — rannych, głównie potłuczonych i pozacinanych odłamkami blachy pędzonymi siłą powietrza przepływającego z dużą prędkością.

„Byłem stuprocentowo przekonany, że nam się nie uda ujść z życiem — powiedział jeden z pasażerów. — Samolot w powietrzu rozpadał się, a jego części fruwały dokoła. Wyrwa w suficie powiększała się z każdą chwilą. Wiedziałem, że to tylko kwestia czasu, kiedy samolot bezwładnie spadnie na ziemię".

Świadek tego wypadku, który przechodził w pobliżu lotniska Kahului na Maui, gdy zauważył Boeinga 737 niemal nurkującego na pas, pomyślał, że przypomina on nie samolot, ale otwartą platformę kolejową...

Po szczęśliwym wylądowaniu wielu pasażerów zaczęło gratulować i dziękować pilotowi za cudowne ocalenie.

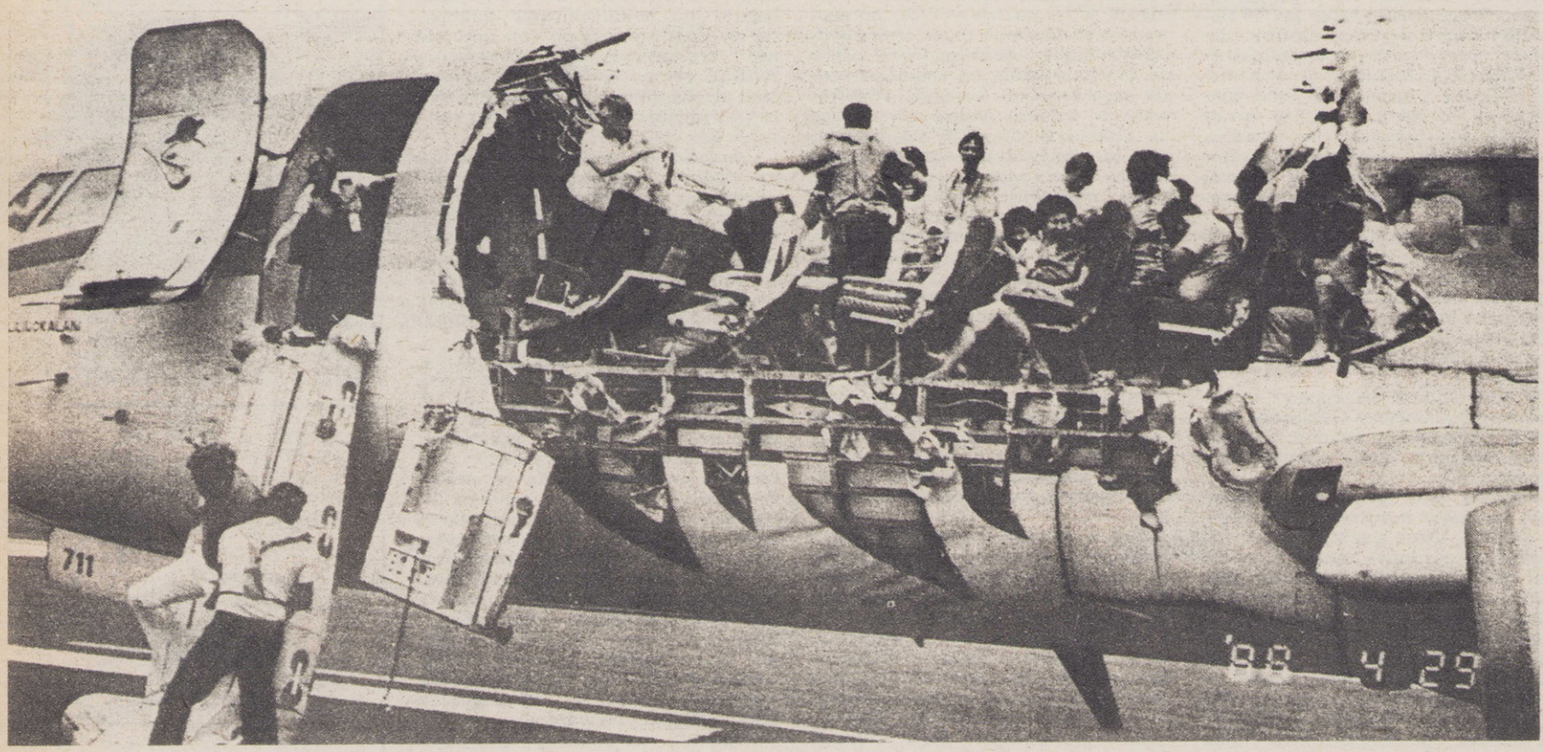
Władze federalne zdecydowanie odrzuciły możliwość sabotażu jako przyczynę zerwania pokrycia samolotu. Rejs nr AQ 243 niepokojąco przypomina wypadek z 1981, również Boeinga 737 (należącego do towarzystwa Far Eastern Air Transport). Wtedy wszyscy znajdujący się na pokładzie samolotu zginęli (110 osób). W owym locie, który odbywał się w przybliżeniu na tej samej wysokości co rejs nr AQ 243, odpadło pokrycie zarówno z góry, jak i z dołu kadłuba. Były urzędnik federalnego urzędu bezpieczeństwa, który badał wypadek z 1981, uważa, że oba Boeingi miały mniej więcej tyle samo lat — zostały zbudowane pod koniec lat sześćdziesiątych. Przeszły dziesiątki tysięcy cykli normalnego i zwiększonego ciśnienia. Latały w atmosferze szczególnie silnie wpływającej na korozję, nad ciepłym i słonym Pacyfikiem. „Jedyną różnicą jest to, że tym razem ocalała podłoga". Jednak pokrycie samolotu linii Aloha zaczęło odpadać prawie dokładnie w tym samym miejscu, co w samolocie Far Eastern — za kabiną pilotów.

Działanie ciśnienia na samolot podczas lotu na dużej wysokości i spadek tego ciśnienia przy lądowaniu można porównać do napompowywania i wypuszczania powietrza z balonu. W końcu, pokrycie statku, podobnie jak powłoka balonu, może nie wytrzymać tych ciągłych zmian. Boeing 737 towarzystwa Aloha Airlines zbliżał się do końca eksploatacji i oddziaływało nań znacznie więcej cykli nadciśnienia niż na samolot towarzystwa Far Eastern.

W październiku 1987 zarządzono dokładną kontrolę pokryć górnych części kadłuba wszystkich starszych Boeingów 737, ponieważ blacha zaczęła pękać w kilku samolotach tego typu. Chociaż taki związek jest teraz tylko domysłem, towarzystwo Aloha Airlines czasowo wstrzymało loty swych trzech innych „staruszków".

Nic jednak nie może przysłonić faktu sensacyjnego lądowania Boeinga 737 z rejsu AQ nr 243. Dziewięćdziesiąt pięć osób zawdzięcza swe życie znakomitemu pilotowi, który zdołał wylądować bezpiecznie na samolocie ze znacznie uszkodzonym kadłubem. Na podstawie tygodnika „Time".

BJW



W chwilę po dramatycznym lądowaniu I pilot Robert Schornstheimer (w środku zdjęcia, w okularach słonecznych) oraz II pilot Mimi Tompkins (w drzwiach) kierują ewakuacją zszokowanych pasażerów z uszkodzonego Boeinga 737 ● Poniżej: widok tego samolotu z uszkodzoną 1/3 kadłuba, tuż po ewakuacji pasażerów.

Zdjęcia: AFP i „Time"

SIBYLLE

Inżynier Patrick Lendepergt nie jest typowym amatorem-konstruktorem, jest bowiem zatrudniony w biurze konstrukcyjnym jednego z wielkich zakładów lotniczych we Francji, jako specjalista od instalacji pokładowych. Na początku lat osiemdziesiątych owładnęła nim myśl zbudowania z prywatnych środków niewielkiej amfibii własnej konstrukcji, przeznaczonej do uprzyjemniania wolnego czasu. Miał to być swego rodzaju latający jacht, którym można byłoby na przykład wybrać się na ryby w jakieś mniej uczęszczane miejsce.

Wzorem dla konstrukcji inż. Lendepergta była lekka amerykańska amfibia Osprey, trudno tu jednak mówić o naśladownictwie, gdyż całość została praktycznie skonstruowana i obliczona od nowa. Dla potanienia budowy twórca wybrał konstrukcję laminatową, łatwą przy wykonaniu jednostkowym, a ponadto postarał się o wykorzystanie gotowych już elementów konstrukcyjnych. Na przykład skrzydła zostały zapożyczone od nie budowanych już lekkich samolotów Wasmer Wa-52, których formy na szczęście nie zostały zniszczone po zakończeniu produkcji. Pozostałe elementy płatowca trzeba było zaprojektować i wykonać we własnym zakresie. Prace trwały kilka lat. 20 lipca 1984 odbył się oblot amfibii, dokonany przez pilota doświadczalnego Philippe'a Maniota. O dojrzałości projektu i szczęśliwej ręce konstruktora świadczy fakt, że próby w locie nie ujawniły, w zasadzie, żadnego błędu; podobnie pomyślne były próby zachowania się na wodzie, przeprowadzone w miejscowości Barre.

Okazało się, że amfibia może być użytkowana na morzu przy falach do wysokości 1 m, natomiast przy szybkich, krótkich falach ich wysokość musi był ograniczona do 0,3 m. Przy rozbiegu amfibia wchodzi na stopień redanu już przy prędkości 70 km/h.

W 1986 Patrick Lendepergt otrzymał za swą amfibię I Nagrodę Ministra Komunikacji Francji, z okazji Europejskiego Zlotu Konstrukcji Amatorskich.

Nagroda oraz pomyślny przebieg prób nasunęły konstruktorowi myśl, że amfibia, którą nazwał Sibylle (od imienia swej żony) może przynieść mu również sukces handlowy. Pomyślał więc o produkcji seryjnej zarówno gotowych samolotów, jak i zestawów do montażu przez amatorów (jak wiadomo, wg przepisów budowniczy-amator musi włożyć w budowę samolotu co najmniej 50% własnej pracy). Produkcji podjęło się niewielkie przedsiębiorstwo Rex Composites w Issoire, kierowane przez Philippe'a Maniota (oblatywacza Sibylli).

Obecnie zgromadzono już kilkanaście zamówień połączonych z przedpłatą i rozpoczęto przygotowania do produkcji.

W budowie znajduje się latający model w skali 1:3, który posłuży zarówno do badań tunelowych jak i specjalnych badań w locie (np. prób korkociągu). Do badań wytrzymałościowych przeznaczono pierwszy egzemplarz seryjny.

Zainteresowanie amfibią Patricka Lendepergta nie ogranicza się tylko do „wczasowych lotników". Konstruktor zadbał bowiem o to, by wykazać, że Sibylle może mieć również szereg zastosowań profesjonalnych. Nadaje się mianowicie doskonale do patrolowania wód przybrzeżnych i szlaków wodnych; można z niej wykrywać zanieczyszczenie powierzchni wód (plamy oleju itp.), śledzić ławice ryb i... przemytników narkotyków.

Prototyp Sibylle (F-PYQS), wystawiony (tylko statycznie) na Salonie Lotniczo-Kosmonautycznym Le Bourget pod Paryżem w czerwcu 1987, zwracał uwagę nie tylko jaskrawoczerwonym kolorem, na jaki był pomalowany. Zwiedzających zainteresowało niezwykłe urządzenie w kształcie zabudowanej na dziobie kadłuba, częściowo oszklonej kuli, wewnątrz której znajdowała się ruchoma kamera telewizyjna. Urządzenie to, o nazwie ATAL, opracowane i dostarczone przez firmę EAS (Electronique Aero-Spatiale) służy do przekazywania na ziemię w czasie rzeczywistym obrazów rejestrowanych kamerą video. Oczywiście na pokładzie znajduje się również monitor telewizyjny, powtarzający obraz. Obserwator w samolocie nie tylko obserwuje obraz własnymi oczami i przy pomocy monitora, ale przekazuje go jednocześnie na ziemię, do bazy, gdzie fachowcy mogą zająć się jego analizą. W tej wersji załogę amfibii mogą stanowić tylko 2 osoby, gdyż przestrzeń za przednimi fotelami zajęta jest przez aparaturę retransmisyjną.

Konstrukcja. Czteromiejscowa, jednosilnikowa amfibia, zbudowana prawie całkowicie z laminatów, w układzie wolnonośnego średniopłata, z usterzeniem w układzie krzyżowym, podwoziem kołowym z przednim podparciem i pchającym napędem.

Płat o obrysie dwutrapezowym z załamaniem krawędzi natarcia w ok. 1/3 rozpiętości. Profil 17% z rodziny NACA 68000, wznios 4°. Konstrukcja skorupowa, przekładkowa. Pokrycie grubości 5 mm, z wypełnieniem w postaci pianki Klégécel, oklejone po obu stronach kilkoma warstwami tkaniny szklanej, przesyconej żywicą epoksydową. Usztywnienie wewnętrzne płata stanowi dźwigar o przekroju I, również z laminatu szklanego, oraz cztery żebra: jedno przy kadłubie, drugie w miejscu załamania krawędzi natarcia, trzecie na granicy klapa-lotka i czwarte na końcu, nad pływakiem. Skrzydła wyposażone są w szczelinowe klapy-poszerzacze o obniżonej osi obrotu oraz bezszczelinowe lotki, zawieszone zawiasowo na górnej krawędzi. Pod zakończeniami płata umocowane są boczne pływaki wspornikowe o oryginalnym kształcie i płaskim spodzie.

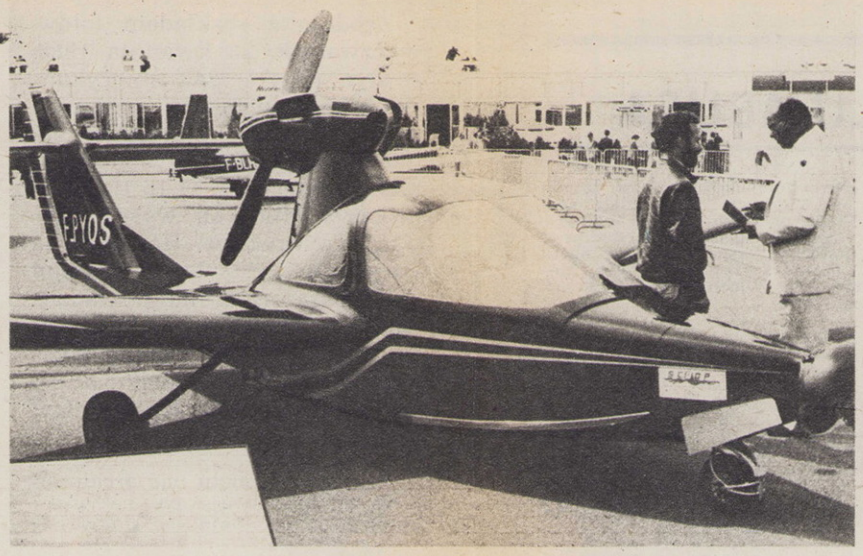
Kadłub-łódź konstrukcji skorupowej (podobnie jak płat) składa się z dwóch symetrycznych połówek, formowanych łącznie ze statecznikiem pionowym i tylną częścią osłony kabiny. W części kabinowej boki i spód skorupy wzmocnione są laminatowymi wręgami. Przestrzeń między pokryciem podłodzia i podłogą kabiny wypełnione jest poliuretanową pianką, w zamkniętych komorach, stanowiącą ochronę przed przeciekaniem wody w przypadku uszkodzenia powłoki podłodzia. Podłodzie jednoredanowe o przekroju trójkątnym. Krawędzie podłodzia w przedniej części wyposażone są w listwy chroniące przed bryzgami wody (falochrony). Osłona kabiny, przypominająca kształtem garb wielbłąda, składa się z części tylnej, stanowiącej integralną część skorupy kadłuba i ruchomej, bogato oszklonej części przedniej otwieranej w tył — do góry, co ułatwia zajmowanie miejsc i załadunek bagażu. Kabina wyposażona jest w dwie pary siedzeń, z których pierwsze, wyposażone w zdwojone sterownice (dwuster) mają oparcia rozkładane do tyłu, co zamienia kabinę w wygodne miejsce do spania dla dwóch osób. Tylne fotele można wybudować, w celu przewiezienia większej ilości bagażu (np. nadmuchiwane pontony, sprzęt do nurkowania) lub specjalnej aparatury (np. urządzenie ATAL). Można również wybudować oba prawe fotele (przedni i tylny), uzyskując miejsce na nosze dla rannego lub chorego.

Charakterystyczną cechą konstrukcji kadłuba jest duża, płaska powierzchnia między pylonem silnika i usterzeniem, stanowiąca znakomity pomost, przydatny jako platforma do łowienia ryb, skoków do wody lub do... opalania. Do tego celu mogą również służyć górne powierzchnie skrzydeł, znajdujące się mniej więcej na tym samym poziomie.

Usterzenie wolnonośne, składa się ze skośnego statecznika pionowego, stanowiącego konstrukcyjną całość z kadłubem; jednoczęściowego, prostokątnego statecznika poziomego, zabudowanego na 2/3 wysokości statecznika pionowego oraz ze sterów wysokości i kierunku, z cienkim laminatowym pokryciem, usztywnionym przy pomocy wklęsłych żłobków. Statecznik pionowy uzupełniony jest cienką płetwą grzbietową. Ster kierunku, wyważony masowo, ma wewnątrz dolnej części zabudowany ster wodny, wysuwany w dół, gdy tylko amfibia znajduje się na wodzie. Prawa część steru wysokości wyposażona jest w wystającą z obrysu klapkę wyważającą.

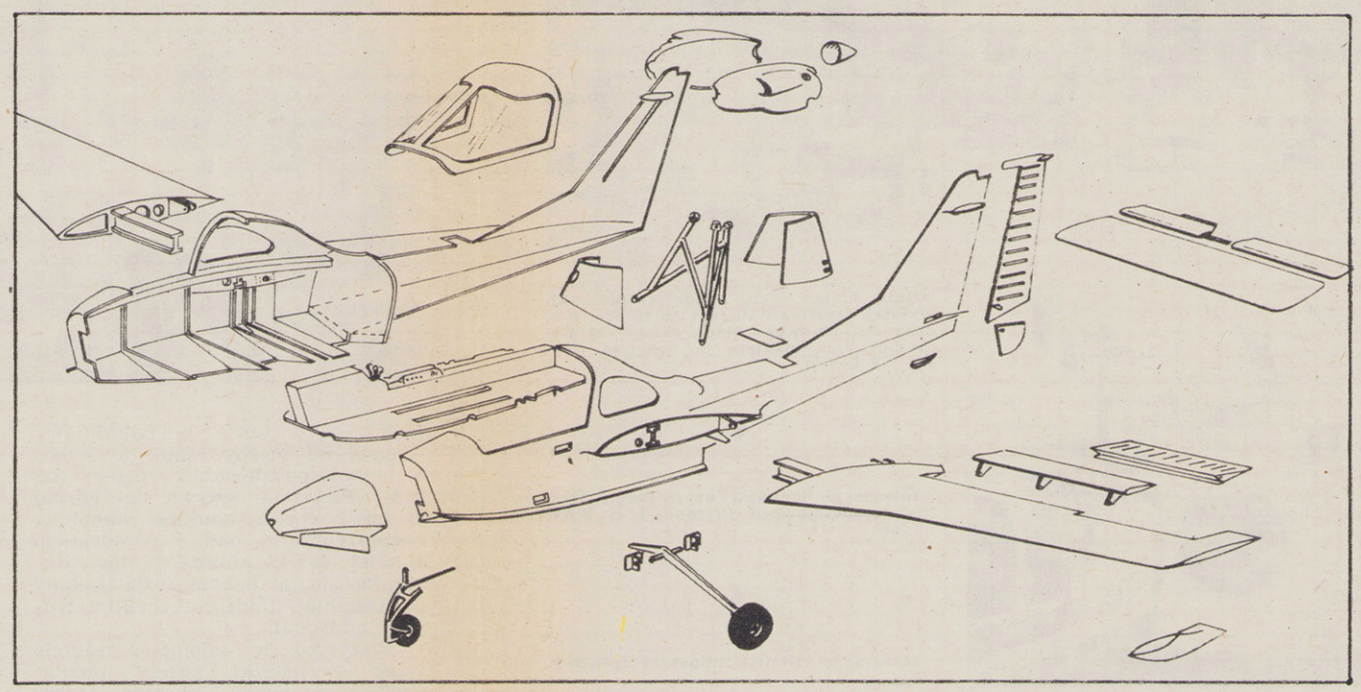
Podwozie trójpodporowe, z kółkiem przednim, wciągane w locie i do operacji na wodzie. Koła główne na laminatowych goleniach sprężystych, osadzonych przegubowo w bokach kadłuba i wciąganych w dolne powierzchnie skrzydeł, tak, że koła wystają częściowo z obrysu. Podwozie przednie, z kółkiem zamocowanym obrotowo na goleni spawanej z wygiętych rur stalowych, jest wciągane w kierunku do przodu do szczelnej komory, zamykanej od dołu klapkami w dziobowej części kadłuba.

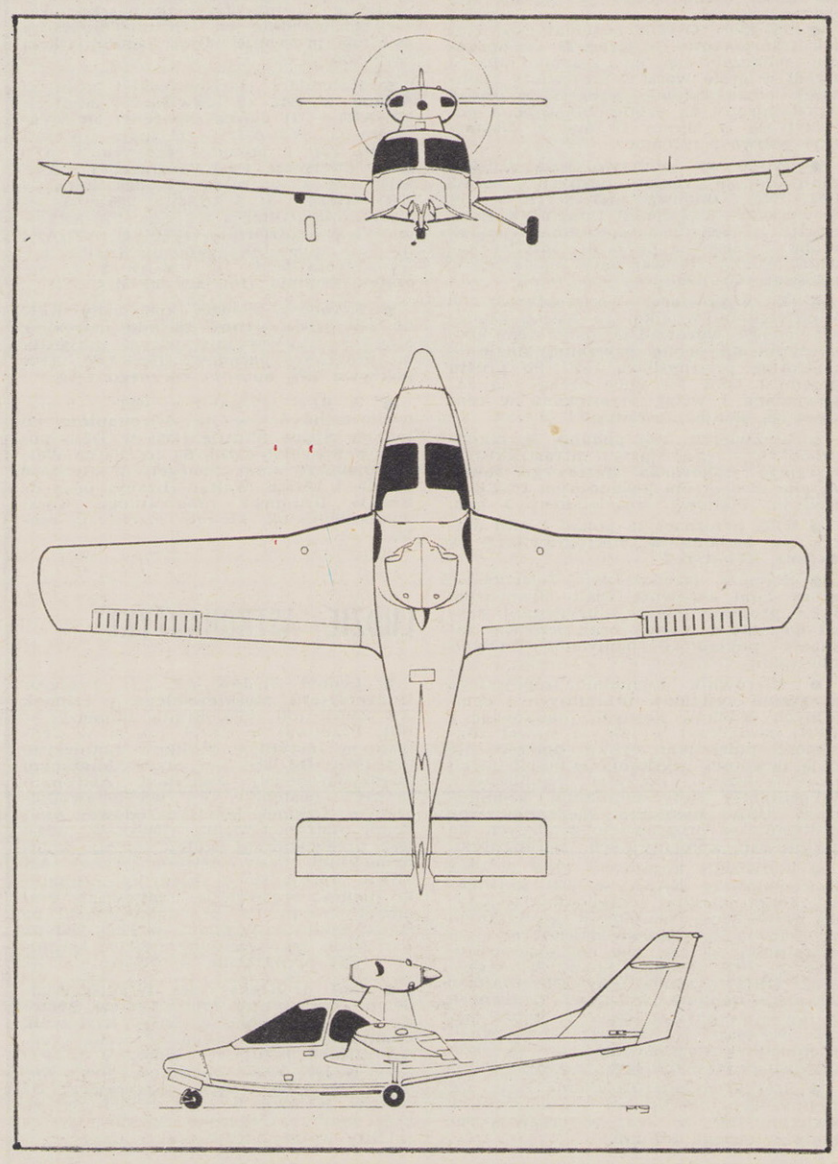
Napęd stanowi chłodzony powietrzem silnik tłokowy o układzie płaskim, Lycoming 0-320 D2F o mocy 118 kW (160 KM) przy 2700 obr/min. Silnik zabudowany jest nad kadłubem, na łożu-kratownicy z rur stalowych, osłonięty dwuczęściową owiewką z laminatu, zdejmowaną, co zapewnia b. wygodny dostęp w czasie obsługi. Silnik napędza dwułopatowe śmigło pchające, o średnicy 1,68 m. W prototypie było to śmigło stałe, drewniane, dla samolotów seryjnych przewidziano jednak przestawialne śmigło z włókien węglowych, z możliwością odwrócenia ciągu, co umożliwia np. cofnięcie się z miejsca cumowania przed startem. Do zasilania silnika w paliwo służą dwa laminatowe zbiorniki paliwowe, zabudowane w przykadłubowych



DANE TECHNICZNE

Rozpiętość	9,40 m
Długość	6,60 m
Wysokość	2,5 m
Powierzchnia skrzydeł	12,4 m²
Wydłużenie	7,1
Masy:	
własna z wyposażeniem	600 kg
max. startowa	1100 kg
Obciążenie powierzchni	88,7 kg/m²
Prędkość max.	270 km/h
Prędkość przelotowa (N75%)	250 km/h
Prędkość startu	115 km/h
Prędkość przeciągnięcia (bez klap)	90 km/h
Prędkość przeciągnięcia (z klapami)	75 km/h
Wznoszenie (0 m)	4 m/s
Pułap prakt. (max.)	4400/5000 m
Zasięg z 2 osobami i bagażem	2000 km
Zasięg z 4 osobami i bagażem	1000 km
Rozbieg (na ziemi)	600 m
Rozbieg (na wodzie)	750 m
Silnik: Lycoming 0-320 D2F	
moc	118 kW (160 KM), 2700 obr/min
Średnica śmigła	1,68 m
Cena	580 000 F. franc.





częściach płata przed dźwigarem głównym. Uzupełnianie paliwa grawitacyjne przez wlewy na górnej powierzchni płata.

Wyposażenie. Samolot posiada kompletne wyposażenie pilotażowo-nawigacyjne do lotów bez widoczności, zawierające m.in. układy VOR, ILS, transponder, radiostację VHF o 720 kanałach, dostarczone przez zachodnioniemiecką wytwórnię Becker. Dzięki laminatowej konstrukcji udało się wszystkie anteny ulokować wewnątrz, unikając zbędnego oporu aerodynamicznego. Egzemplarz samolotu wystawiony na Salonie Paryskim był ponadto wyposażony w satelitarny system nawigacyjny GPS (Global Positioning System) umożliwiający niezwykle precyzyjne określenie położenia geograficznego samolotu na podstawie automatycznych namiarów z sieci satelitarnej Now Star. Urządzenie to zostało wypożyczone przez towarzystwo Grimaud Marine. Sibylle była jedynym samolotem na Salonie wyposażonym w układ GPS (!).

Od chwili zakończenia Salonu Paryskiego czas i życie dopisały dalszy ciąg historii interesującego eksponatu. Już w bieżącym roku prasa fachowa informowała, że amfibią Sibylle zainteresowało się jedno z państw Afryki Północnej (bliżej nie określone), które zamówiło opracowanie specjalnej wersji samolotu do patrolowania wód przybrzeżnych przez służby celne. Wersja ta ma być wyposażona w silnik turbinowy Allison 250 o mocy 250 KM (184 kW), prawdopodobnie obniżonej do 147 kW i oczywiście w urządzenie Video EAS ATAL. Kontrakt zawarty z Rex Composites przewiduje dostawę pewnej liczby gotowych samolotów oraz zestawów do montażu na miejscu, a także — co ciekawsze — licencji na wytwarzanie dalszych egzemplarzy samolotu w kraju użytkownika.

mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

Na zdjęciach: amfibia Sibylle na Salonie Lotniczo-Kosmonautycznym w Paryżu, w 1988.

Zdjęcia: Jerzy Świdziński

Na rysunku powyżej: podział technologiczny płatowca amfibii Sibylle ułatwiający montaż i obsługę.

Rysunki: PIOTR GÓRSKI

ROZSZERZENIE WSPÓŁPRACY

2 maja 1988 w Waszyngtonie przedstawiciele Instytutu Badań Kosmicznych (IKI) AN ZSRR oraz NASA podpisali dwa dokumenty służące rozszerzeniu współpracy radziecko-amerykańskiej w pokojowym badaniu kosmosu.

Podpisano protokoły o powołaniu wspólnej grupy roboczej zajmującej się fizyką Słońca i Ziemi oraz wspólnej grupy roboczej zajmującej się astronomią kosmiczną i astrofizyką. Odbyło się posiedzenie obu grup.

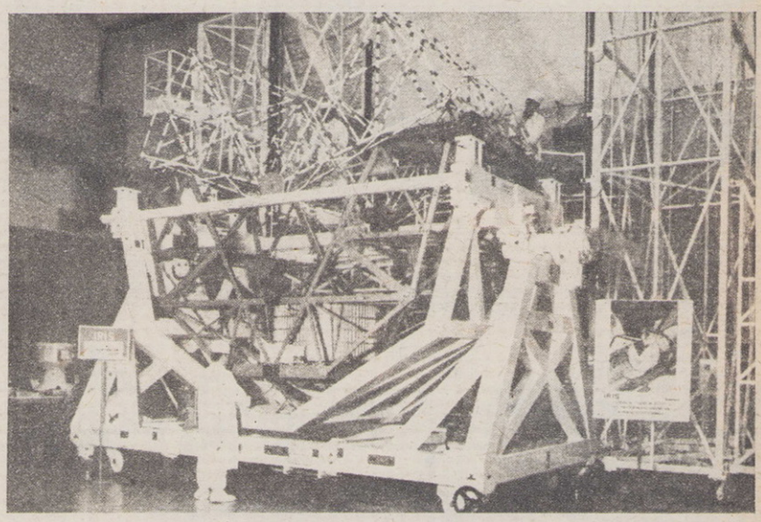
Dokumenty zostały opracowane w ramach realizacji umowy między ZSRR i USA o współpracy w badaniach i pokojowym wykorzystaniu przestrzeni kosmicznej, podpisanej 15 kwietnia 1987 w Moskwie przez ministrów spraw zagranicznych obu państw. Protokoły określają konkretne dziedziny współpracy specjalistów radzieckich i amerykańskich, przewidują wymianę uzyskanych informacji naukowych, realizację wspólnych badań w dziedzinie astrofizyki, astronomii kosmicznej, badania fizyki Słońca i Ziemi.

— Po raz pierwszy od ośmiu lat — powiedział na konferencji prasowej w Waszyngtonie przedstawiciel NASA Sam Kelly — utworzyliśmy rzeczywisty mechanizm dwustronnej współpracy. Mamy już pięć wspólnych grup roboczych, które zajmują się badaniami Układu Słonecznego, astronomią kosmiczną i astrofizyką Słońca i Ziemi, zdalnymi metodami badania Ziemi oraz biologią i medycyną kosmiczną. Jest rzeczą zrozumiałą, że możemy współpracować we wszystkich tych dziedzinach i że taka współpraca będzie odpowiadała interesom narodowym obu krajów. Uważamy, że ustanowione stosunki umożliwią znaczne podniesienie poziomu naukowych badań kosmicznych w obu krajach. A co najważniejsze, jeszcze raz udowodni się, że oba kraje mogą pracować w duchu współpracy. Jestem wdzięczny radzieckim kolegom za ich udział w spotkaniach i mam nadzieję, że nasza współpraca będzie miała miejsce również w przyszłości.

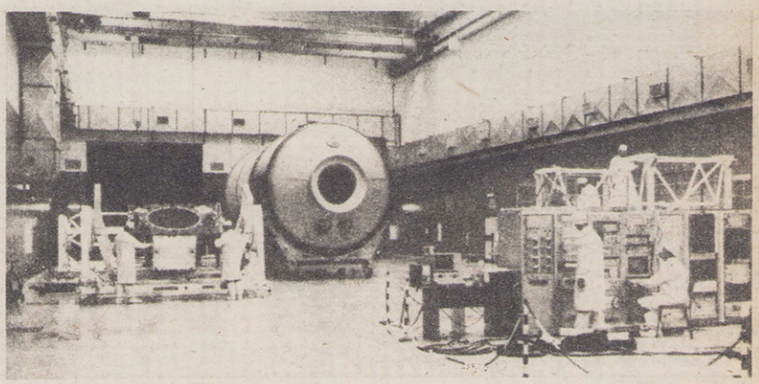
— Radziecki program kosmiczny jest realizowany bardzo energicznie, a my mamy dużo możliwości do wspólnych badań — podkreślił dyrektor oddziału astrofizyki NASA dr Charles Pellerin.

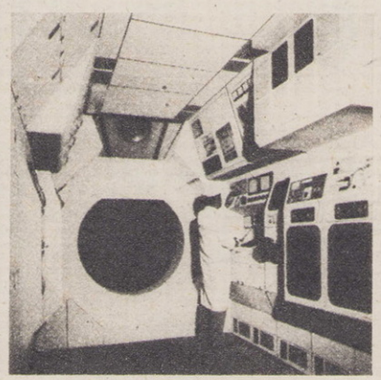
OD IRISA DO COLUMBUSA

W uzupełnieniu artykułu „Astronautyka Europy Zachodniej 2000" (SP nr 22/1988) pokazujemy wymienione tam obiekty realizowane we Włoszech, w wydziale kosmicznym Aeritalia w Turynie. Wydział zatrudnia 1 000 pracowników na pełnych etatach (650 przy programowaniu, inżynierii oraz integracji systemów i 350 przy produkcji astronautycznej w przemyśle lotniczym). Astronautyką zajmuje się obecnie we Włoszech 8 instytutów naukowych w: Bari, Turynie, Frascati, Padwie, Mediolanie, Bolonii i Florencji. Narodowy program kosmiczny Włoch obejmuje 10 tematów realizowanych kosztem 2 300 mld lirów (wg cen 1987).



Prototyp stopnia IRIS. O jego wielkości może świadczyć porównanie z wysokością osób obsługi technicznej.





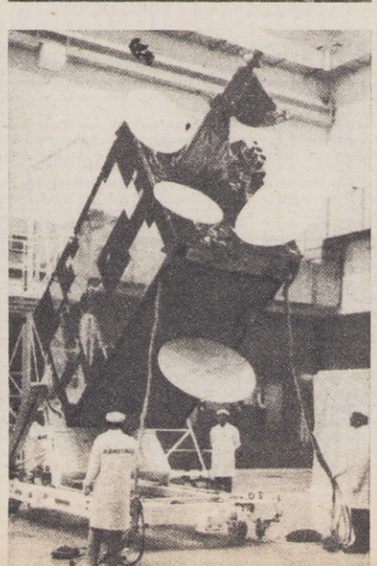
Hala biała (czyli pomieszczenie najwyższej czystości) służąca integracji modułu ciśnieniowego stacji załogowej Columbus oraz makieta jej wnętrza (wyżej i z lewej).

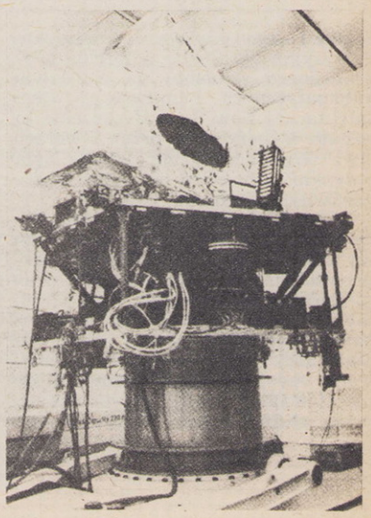
•

Integracja ładunku użytecznego satelity łącznościowego Olympus-1 (z lewej u dołu).

•

Integracja satelity Hipparcos (poniżej).





KRONIKA

● 1988-05-13. Start o 04:30 automatycznego statku transportowego Progress-36. Połączenie z zespołem orbitalnym Mir nastąpiło 15 maja.

● 1988-05-12. Start satelity Kosmos-1942.

● 1988-05-06. Start satelity telewizyjnego Ekran pracującego w pasmie fal decymetrowych.

● 1988-05-05. O 05:36 automatyczny statek transportowy Progress-35 samoczynnie odłączył się od zespołu Mir i zszedł w gęste warstwy atmosfery ziemskiej, gdzie spłonął. Progress-35 został wprowadzony na orbitę 1988-03-24, a połączył się z Mirem 26 marca. Dostarczył paliwo i utleniacz.

● Wojskowe lotnictwo USA (USAF) zamówiło 14 rakiet nośnych Delta-2 (1987—1988). Budowa pierwszych rakiet w wytwórni McDonnell Douglas w Huntington Beach jest opóźniona, jednak próba wyniesienia na orbitę satelity nawigacyjnego Navstar ma nastąpić w październiku 1988.

● Z wypowiedzi kongresowych w Waszyngtonie wynika, że NASA zamierza w 1991 wprowadzić samolotem kosmicznym na orbitę prywatną stację — platformę przemysłową ISP. Po prostu przemysł USA nie chce czekać na zapowiadaną i wciąż przesuwaną w czasie dużą stację orbitalną.

● W kwietniu 1988 podano, że zakończono 40% prac przy infrastrukturze trzeciego stanowiska startowego rakiet Ariane w centrum kosmicznym CNES w Kourou. Planowy czas budowy 3 lata.

● RFN przeznaczyła ponad 1 mld marek na badania w mikrograwitacji w okresie 1988—1995.

● Satelita łącznościowy Telecom-1B, który miał zapewnić wielu Francuzom 5 i 6 program telewizji prywatnej stracił łączność z Ziemią oraz przerwał zasilanie pokładowe ogniwami fotowoltaicznymi.

● Kierownik zachodnioeuropejskiego programu systemów orbitalnych i orbitalnych środków nośnych (naukowiec z RFN) oświadczył w 1988, że nawet znajomość potencjału rynku potrzeb nie daje pewności uzyskania w najbliższych latach dużych korzyści handlowych. Wypadnięcie floty samolotów kosmicznych USA stworzyło nieprzewidziane problemy w programach wiodących do zastosowań komercyjnych astronautyki.

● Wytwórnia kosmiczna TRW w USA zaproponowała NASA w 1988 największy dotąd teleskop rentgenowski AXAF, do wyniesienia samolotem kosmicznym w połowie lat dziewięćdziesiątych i o żywotności 15 lat. Ma on współpracować z HST (Hubble Space Telescope) oraz GRO (Gamma Ray Observatory) Zdaniem naukowców AXAF (Advanced X-ray Astrophysics Facility) może pomóc w ostatecznym wyjaśnieniu wielu problemów wszechświata, m. in. rzeczywistego istnienia tzw. czarnych dziur.

● Szef produkcji uzbrojenia Iraku (w stopniu generała brygady) oświadczył w kwietniu 1988, że kraj ten rozwija rakietę o zasięgu 860 km.

● Rodziny 4 astronautów USA, którzy zginęli w katastrofie Challengera w 1986 otrzymały łącznie 7 mln dol. Są to rodziny astronautów: F. Scobee, E. Onizuka, G. Jarvis i Chr. McAuliffe. Odszkodowania będą wypłacane przez wiele lat. Główny płatnik, to koncern Morton-Thiokol odpowiedzialny za rakiety startowe, będące przyczyną wypadku, oraz administracja USA. Nie podano, która rodzina ile dostała. Dwie następne rodziny otrzymały odszkodowanie bezpośrednio od Morton-Thiokol, a ostatnia procesuje się z administracją rządową.

● Kalendarz startów rakiet nośnych Ariane w 1988 (w nawiasach satelity): V21-AR3 — 11 marca (Spacenet 3R + Telecom-1C); V22-AR2 — 11 maja (Intelsat 5/F13); V23 — początek czerwca — AR4 nr 1 (Meteosat P2 + Panamsat 1 + Amsat); V24 — początek — środek lipca — AR3 (Insat 1C + ECS5); V25-AR3 — 8 września (GStar 3 + SBS5); V26-AR2 — początek października (TDF 1); V27-AR4 nr 2 — początek listopada (Astra 1 + + Meteosat/MOP 1); V28-AR 2 — początek grudnia (Intelsat 5/F15).

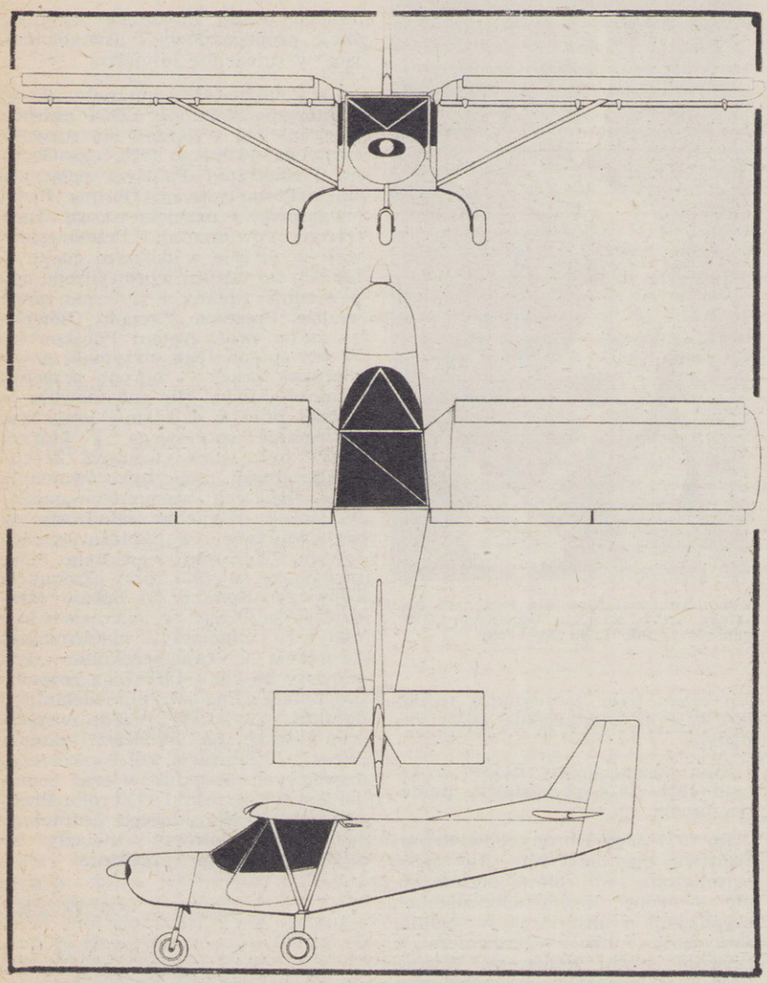
● Narodowy budżet kosmiczny RFN do 2000 roku wynosi 28 mld marek, z czego 5 mld 409 mln marek przypada na programy narodowe 1988—1995. RFN pokrywa 23% budżetu rocznego ESA.

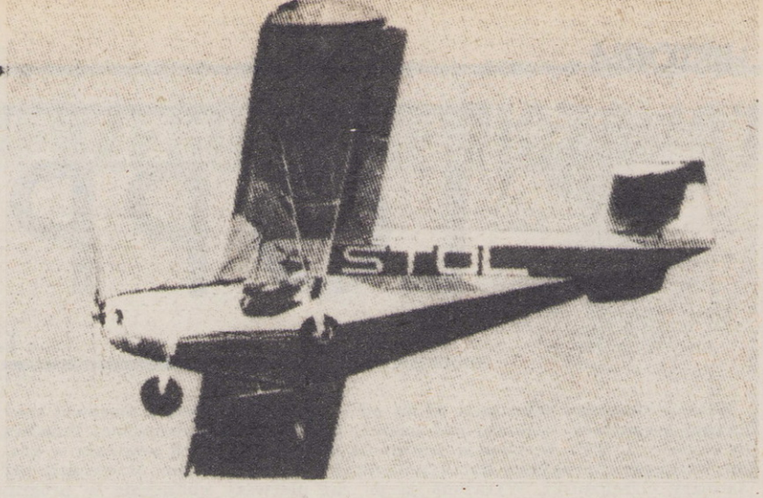
● W RFN wybrano w 1987 — 5 nowych kandydatów na astronautów do lotu w Space Shuttle (1991 w D2 i potem w Spacelab-IML). Są to: Heike Walpot (lekarz), Hans Schegel, dr Gerhard Thiele i Ulrich Walter (fizycy) oraz dr Renate Brümmer (meteorolog). Koszt wyszkolenia ok. 2,5 mln marek na osobę.

LUDZIE ASTRONAUTYKI

● **Leonid Siedow** (81 lat). Profesor Uniwersytetu Moskiewskiego i członek AN ZSRR (od 1953). Studia ukończył w 1931. Pracował w CAGI, potem w Centralnym Instytucie Silników Lotniczych (od 1947). Od 1959 był przewodniczącym Międzynarodowej Federacji Astronautycznej, następnie jej wiceprzewodniczącym. Członek Międzynarodowej Akademii Astronautycznej (1960). W 1954—1962 przewodniczył stałej komisji koordynacyjnej Rady Astronautycznej AN ZSRR. Specjalista z dziedziny mechaniki (teoria, organizacja, realizacja). Brał udział m. in. w przygotowaniach do startu Sputnika-1. Znany w 1957—1963 na Zachodzie jako rzekomy „ojciec sputnika". Był parokrotnie w Polsce.

● **Prof. dr Klaus Voigt** dyrektor Akademii — Instytutu Morskiego w Rostoku — Warnemünde w NRD. Kierownik komitetu programowego „Procesy oceanograficzne i klimat" wybrany w Paryżu w 1987 przez międzynarodową Komisję Oceanograficzną zrzeszającą 115 państw. Komisja w swej działalności do 1995 zamierza szeroko wykorzystywać satelity w badaniach mórz.



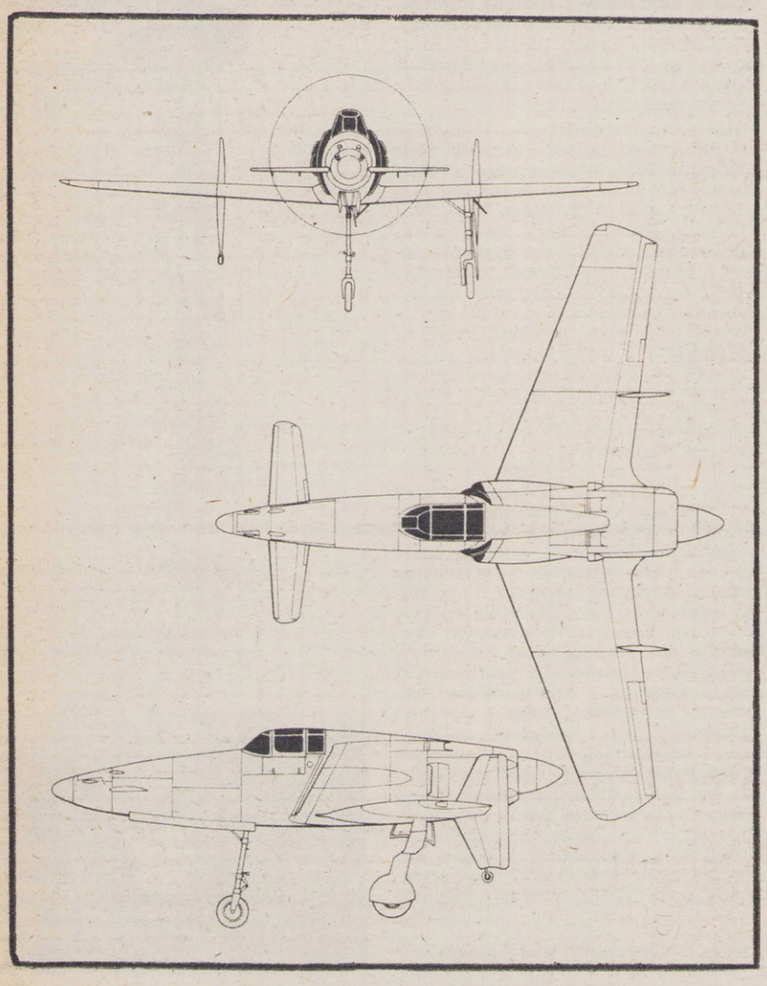


SAMOLOT SPORTOWY ZENAIR STOL CH-701

Założyciel wytwórni lotniczej Zenair Ltd w Nobleton, w Kanadzie, konstruktor Christopher Heintz (znany z opracowanych we Francji oraz w Kanadzie 1-miejscowych samolotów Mono Z-CH-100, CH-150 i CH-180, i 2-miejscowych CH-200, CH-250 i CH-600), od początku lat osiemdziesiątych zajął się opracowaniem ultralekkich miękkopłatów, zaś w 1986 podjął prace nad nowym samolotem Zenair STOL CH-701. Oblatano go w połowie 1986. Samolot ten stanowi fazę przejściową od konstrukcji poprzednich do typowego lekkiego samolotu o konwencjonalnym sterowaniu.

Jest to metalowy, zastrzałowy górnopłat w układzie klasycznym, konstrukcji metalowej, z dwumiejscową kabiną z siedzeniami obok siebie. Ma wolnonośne usterzenia oraz stałe trójkołowe podwozie z przednim podparciem. Na zamówienie może być dostarczany z podwoziem dwukołowym i kółkiem ogonowym oraz z nartami lub pływakami. Płat ma obrys prostokątny, bez skosu i wzniosu, przy czym przy kadłubie cofnięto krawędź natarcia do tyłu, tworząc zwężenie poprawiające widoczność do góry i w bok. Dla zapewnienia krótkiego startu i lądowania zastosowano wzdłuż całej rozpiętości skrzydeł duże sloty oraz klapy pod krawędzią spływu (podobne do klapy Junkersa), na 4 zawieszeniach. Części zewnętrzne klap wychylają się też jako lotki. Każde skrzydło podparte jest zastrzałem typu V, zapewniającym mu sztywność skrętną. Kadłub konstrukcji kratownicowej, o przekroju kwadratowym, ma duże powierzchnie oszklone, a po bokach drzwi wejściowe. Zastrzały skrzydeł łączą się z kadłubem w miejscach, gdzie umocowane są wolnonośne, resorowe golenie podwozia głównego. Kółko przednie usytuowano pod silnikiem. Usterzenia dzielone na stateczniki i stery. Usterzenie wysokości, o obrysie prostokątnym, ma odwrócony profil i duży centralny wykrój. Usterzenie kierunku, o obrysie trapezowym, ma dodatni skos i lemiesz na kadłubie. Napęd: w prototypie — tłokowy silnik boxer Rotax 503 o mocy 37,3 kW. Na zamówienie może być zabudowany silnik INAV/Lotus 4-50 lub KFM 112 o większej mocy. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 8,23 m, długość — 5,49 m, powierzchnia skrzydeł — 11,33 m², wydłużenie — 6, średnica śmigła — 1,73 m. Masy: własna — 195 kg, użyteczna — 204 kg, max. startowa — 399 kg; obciążenia: skrzydeł max. — 35,2 kg/m², mocy max. — 10,7 kg/kW. Osiągi: prędkości: dopuszczalna — 193,0 km/h, max. pozioma — 193,7 km/h, przelotowa — 121 km/h, wznoszenia — 4,1 m/s; rozbieg — 37 m, dobieg — 28 m. Przeciążenia: +6g, —6g.

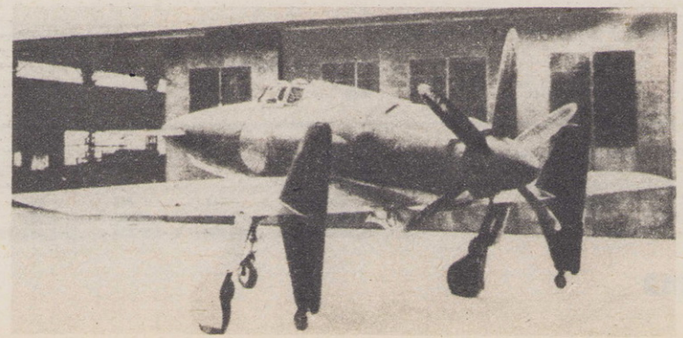


SAMOLOT MYŚLIWSKI KYUSHU J7W SHINDEN

Powstanie tego samolotu należy zawdzięczać osobistej pasji kapitana Masaoki Tsuruno, z dyrekcji uzbrojenia lotniczego sztabu generalnego marynarki japońskiej. Był on entuzjastą napędu pchającego i po głębszej analizie zdyskredytował układ z usterzeniem tylnym na wysięgnikach belkowych. Doszedł do wniosku, że najlepszy dla samolotu z napędem pchającym jest układ z usterzeniem przednim, zwany kaczką. Pierwsza koncepcja kaczki kpt. Tsuruno została przedstawiona w 1942 do oceny w Arsenale Lotnictwa Morskiego w Yokosuka i spotkała się tam z zainteresowaniem, co umożliwiło podjęcie prac nad realizacją projektu. Najpierw zbudowano model w skali 1:6 do badań tunelowych, a następnie skonstruowano 3 egz. szybowca doświadczalnego MXY6. W lecie 1943 poddano je intensywnym próbom w locie. Jeden z szybowców został nawet wyposażony w pchający silnik o mocy 20—25 kW. Wnioski pozwoliły na uściślenie parametrów projektu i na jesieni 1943 został on przedłożony dowództwu marynarki, a w 1944 zatwierdzono go jako myśliwiec lądowy marynarki 18-shi (wg wymagań pochodzących z 1943) J7W1 Shinden (wspaniała błyskawica). Realizację powierzono wytwórni Kyushu (dawniej Watanabe). Kpt. Tsuruno wraz z ekipą inżynierów i techników z Yokosuka przeniósł się do tych zakładów i w czerwcu 1944 ruszyły prace konstrukcyjne.

J7W1 był jednomiejscowym jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem o układzie kaczki z napędem pchającym. Trapezowy trójdzielny płat, osadzony pod tylną częścią kadłuba, skos do tyłu. Na spływie każdego skrzydła, mniej więcej w połowie rozpiętości, osadzone były płyty podwójnego usterzenia pionowego. Niewielkie usterzenie poziome umieszczane było w zwężającej się przedniej części kadłuba o troskliwie dobranych kształtach aerodynamicznych. Kabina, z odsuwaną do tyłu osłoną, mieściła się w połowie długości kadłuba, przed krawędzią natarcia płata. Trójkołowe wciągane podwozie z kółkiem przednim (!) miało długie golenie. Do napędu wybrano chłodzony powietrzem 18-cylindrowy silnik tłokowy o układzie podwójnej gwiazdy, Mitsubishi MK9D o mocy startowej 1 570 kW (1 200 kW) na wys. 8 700 m. Zabudowany był w tyle kadłuba, nad płatem i napędzał za pomocą przedłużonego wału 6-łopatowe śmigło pchające. Wloty powietrza chłodzącego znajdowały się po bokach kadłuba, za kabiną. Uzbrojenie: 4 działka typ 5 kal. 30 mm; mógł też zabrać 4 niewielkie bomby. Obiecujące cechy samolotu spowodowały, że produkcję wielkoseryjną (150 egz. miesięcznie) zamówiono jeszcze przed oblotem prototypu, który odbył się w kwietniu 1945 (10 miesięcy po rozpoczęciu prac!). Próby potwierdziły prawidłowość konstrukcji, ale obnażyły też pewne wady, których nie udało się usunąć przed zakończeniem wojny. Drugi prototyp samolotu nie został ukończony. Istniał też projekt wersji J7W2 Shinden Kai z silnikiem odrzutowym Ne-130, o ciągu 9 kN. (J. Ś.)

DANE TECHNICZNE J7W1 (1 570 kW). **Wymiary:** rozpiętość — 11,1 m, długość — 9,7 m, wysokość — 3,9 m. **Masy:** własna — 3 465 kg, startowa norm. — 4 930 kg, max. — 5230 kg. **Osiągi:** prędkości: max. — 750 km/h (8700 m), przelotowa — 426 km/h (4 000 m), wznoszenie do 8 000 m — 10 min 40 s, pułap — 12 000 m, zasięg norm. — 1 225 km, max. — 2 080 km. **Na rysunku i zdjęciu: J7W1.**



LOPP

1.

Wiosną bieżącego roku mija 65 lat od utworzenia w Polsce masowej społecznej organizacji lotniczej pod nazwą: Liga Obrony Powietrznej Państwa (w skrócie: LOPP). Koncepcja powołania takiej organizacji powstała w gronie działaczy Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej, którym przewodził inż. January Grzędziński. Wyrażono ją po raz pierwszy publicznie w programie wydanym z okazji pierwszego samolotowego lotu okrężnego, organizowanego przez lotnictwo wojskowe pod szyldem ARP w dniach 9—10 września 1922 roku. Postulowano w nim, aby przy Aeroklubie Rzeczypospolitej Polskiej powołać Ligę Obrony Powietrznej, której nazwę zaproponował znany pisarz Andrzej Strug, szwagier inż. Januarego Grzędzińskiego. Powołanie takiej organizacji uchwalono na walnym zebraniu ARP 12 grudnia 1922.

Wiosną 1923 powstał komitet organizacyjny LOPP. Przygotował on statut i zarys programu Ligi, pozyskując do współpracy propagandowo-organizacyjnej znaczną liczbę osób. Ogólne zgromadzenie delegatów członków-założycieli stowarzyszenia przyjęło na zebraniu 22 maja 1923 pierwszy statut Ligi Obrony Powietrznej Państwa, który nazajutrz — 23 maja — zatwierdzony został przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych (w rejestrze pod nr. 898). Drugie ogólne zgromadzenie Ligi zaaprobowało 19 czerwca działalność komitetu organizacyjnego i poleciło mu dokonać statutowego wyboru władz LOPP. 4 sierpnia 1923 ukonstytuowały się pierwsze władze Ligi Obrony Powietrznej Państwa: Rada Główna, Zarząd Główny i Główna Komisja Rewizyjna. Na czele Rady Głównej stanął b. wicemarszałek Sejmu, prezes ARP — Stanisław Osiecki, a pierwszym prezesem Zarządu Głównego LOPP został Zygmunt Jastrzębski, sekretarzem generalnym — inż. January Grzędziński. Organem prasowym Ligi był miesięcznik „Lot Polski".

Statut Ligi określał, że celem LOPP jest popieranie rozwoju lotnictwa polskiego we wszystkich formach działalności. Dla osiągnięcia tego Liga rozwija propagandę lotniczą, buduje lotniska i hangary, szkoli pilotów i mechaników i organizuje sport lotniczy. Zgodnie ze statutem członkiem LOPP mógł być każdy obywatel Polski oraz osoba prawna. Fundusze organizacji pochodzą z wpisowego i składek członkowskich, z darowizn, subwencji i innych. Organizację wewnętrzną dostosowano do podziału administracyjnego państwa, tworząc komitety wojewódzkie, powiatowe i miejskie. Najniższą komórką organizacyjną było koło podległe komitetowi powiatowemu, ten zaś podlegał komitetowi wojewódzkiemu, który z kolei był podporządkowany Zarządowi Głównemu Ligi. Taka struktura pozwalała na pokrycie kraju licznymi kołami, powstającymi w miastach i miasteczkach oraz na wsi.

Działalność LOPP miała charakter społeczny. Biura administracyjne z nielicznym personelem posiadały jedynie komitety wojewódzkie i Zarząd Główny. Jako pierwsze powstały w 1923 komitety wojewódzkie w Poznaniu, Toruniu, Lublinie i Warszawie, a w stadium organizacji znajdowały się komitety w Katowicach, Łodzi, Kielcach, Lwowie i Wilnie. Pod koniec 1924 komitety działały już we wszystkich województwach. Ta forma organizacyjna Ligi pozostała nie zmieniona przez cały okres jej działalności, z tym tylko że w lutym 1934 komitety wojewódzkie przemianowano na okręgi, a powiatowe na obwody. W końcu 1924 na pierwszym zjeździe prezesów komitetów wojewódzkich, ustalona została zasadnicza linia działalności programowej Ligi Obrony Powietrznej Państwa. Przyjęto również zalecenie dla Zarządu Głównego nawiązania ściślejszego kontaktu z działającym w Warszawie od 22 września 1922 Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej, w celu uzupełnienia programu LOPP w zakresie obrony ludności cywilnej od ataków gazowych w czasie wojny.

W pierwszych latach działalności Liga prowadziła ożywione prace organizacyjne i propagandowe, zabiegając usilnie o niezbędne fundusze na realizację swego programu. Zabiegi władz LOPP o pomoc rządową tak w 1923 jak i potem w 1925 spotkały się z odmową. Władze państwowe odnosiły się początkowo do Ligi z dość dużym sceptycyzmem, nie wierząc w trwałość stowarzyszenia. Tymczasem w społeczeństwie propaganda lotnicza organizacji spotykała się z żywym oddźwiękiem, czemu sprzyjały patriotyczne hasła. Szybko rosły szeregi członków Ligi i następował wzrost jej funduszów, chociaż ich koncentracja nie szła w parze z rozwojem organizacyjnym stowarzyszenia. W końcu 1925 LOPP osiągnęła znaczną stabilizację, wyprzedzając w swym rozwoju inne organizacje społeczne w Polsce. W 1926 Zarząd Główny powołał komisję polityki lotniczej, na czele której stanął minister komunikacji.

Ilość	w latach 1925	1926	1927	1928	1929
Komitetów wojewódzkich i równorzędnych	19	19	20	20	21
Komitetów powiatowych i równorzędnych	224	248	265	283	286
Kół	2 211	2 369	2 485	3 390	4 796
Członków	211 218	221 356	246 139	349 432	484 963

Długoletni, zasłużony dla lotnictwa polskiego prezes Zarządu Głównego LOPP, gen. dyw. inż. Leon Berbecki.

Jej celem była koordynacja nakładów Ligi na poszczególne działy lotnictwa.

Stan organizacyjny LOPP w latach 1925—1929 przedstawia poniższa tabela.

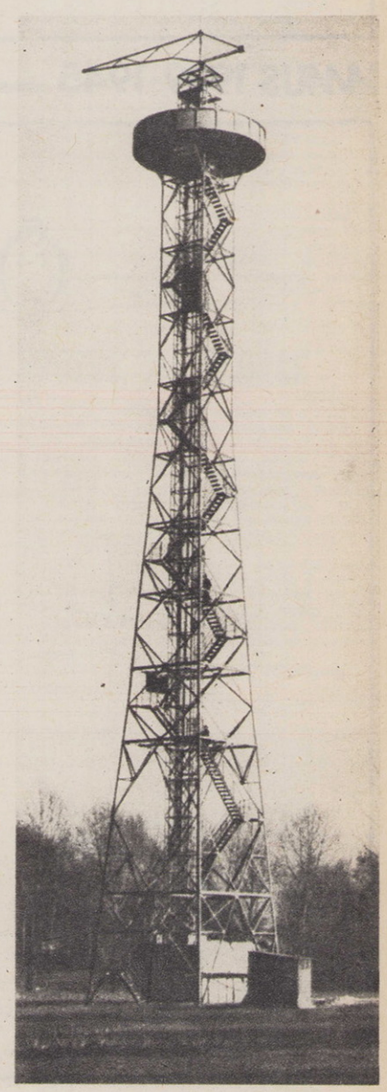
Do 1927 Liga Obrony Powietrznej Państwa spełniała rolę nie tylko ograniczoną do celów obronnych, ale — wobec braku odpowiednich organizacji i instytucji — pełniła faktycznie funkcje kierownicze w rozwoju sportu lotniczego. Wyniki prac Ligi wyrażały się początkowo w budowie lub pracach unowocześniających szereg lotnisk, w zakupywaniu samolotów i sprzętu lotniczego na użytek lotnictwa wojskowego, a następnie, z roku na rok, w coraz to nowej działalności, stosownie do potrzeb rozwijającego się lotnictwa wojskowego i cywilnego.

Do najważniejszych osiągnięć LOPP należy zaliczyć: ufundowanie Instytutu Aerodynamicznego w Warszawie, co umożliwiło później otwarcie Wydziału Lotniczego na Politechnice Warszawskiej; subsydiowanie budowy tunelu aerodynamicznego i studium lotniczego oraz szybowcowego przy Politechnice Lwowskiej; budowę szkoły pilotów w Radomiu oraz szkół mechanicznych w Bydgoszczy i Lwowie; prace wstępne nad budową wysokogórskiej stacji meteorologicznej łącznie z obserwatorium astronomicznym i stacją badania przyrody wysokogórskiej w pasmie Czarnohory, na szczycie wysokości 2078 m npm; budowę Lotniczych Warsztatów Doświadczalnych w Warszawie na Okęciu; budowę lotnisk i szybowisk w kraju; subsydiowanie szkolenia pilotów sportowych, samolotowych i szybowcowych; subwencjonowanie i zaopatrywanie w sprzęt lotnictwa sportowego, w tym i szybownictwa; stypendia dla niezamożnych studentów wydziałów lotniczych politechnik; organizowanie i finansowanie krajowych zawodów, imprez i wyczynu lotniczego oraz wyposażenie polskich ekip uczestniczących w zawodach międzynarodowych; popieranie sportu balonowego; popieranie i finansowanie twórczości naukowej, technicznej i wynalazczości w dziedzinie lotnictwa; wydawanie i popieranie wydawnictw lotniczych; finansowanie i prowadzenie modelarstwa lotniczego wśród młodzieży szkolnej; akcję propagandową i uświadamiającą w dziedzinie lotnictwa.

Lata 1926—1927 zamknęły okres, w którym działalność LOPP ześrodkowana była wyłącznie na rozwoju lotnictwa. 10 lutego 1928 Liga Obrony Powietrznej Państwa połączyła się z Towarzystwem Obrony Przeciwgazowej i przyjęła nazwę: Liga Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (w skrócie w dalszym ciągu — LOPP). Do statutu wprowadzono odpowiednie zmiany i wybrano nowe władze. Prezesem Zarządu Głównego został prof. Antoni Ponikowski. W ten sposób Liga otrzymała nowy kierunek pracy — obronę przeciwlotniczo-gazową. Nie zahamowało to jednak prac w dziedzinie lotnictwa, szczególnie sportowego, z którym LOPP była silnie związana. Zrozumiałą troską Ligi było tworzenie coraz lepszych warunków umożliwiających szkolenie młodzieży w szybownictwie i w pilotażu samolotowym. Wyrazem tego było m.in. powołanie w 1927 przy Zarządzie Głównym Komisji do Spraw Młodzieży, co zbiegło się w czasie z inicjatywą młodzieży akademickiej tworzenia w kraju aeroklubów. Począwszy od roku 1928 Liga rozpowszechniała coraz szerzej modelarstwo lotnicze, zwracając przede wszystkim uwagę na młodzież szkolną. Wraz z organizacją kół i szkół szybowcowych, aeroklubów oraz powołaniem we wrześniu 1930 roku Przysposobienia Wojskowego Lotniczego — sporty lotnicze znalazły w LOPP-ie dobrego protektora.

(c.d.n.)

JERZY R. KONIECZNY



Jedna z lopowskich wież spadochronowych.

PWS-14

Ostatnio prezentowaliśmy samolot PWS-12 produkcji Podlaskiej Wytwórni Samolotów, zakładów lotniczych istniejących od 1924, lecz pod koniec 1932 upaństwowionych. Historia samolotu PWS-14 jest niezwykła.

Samolot PWS-12 miał kilka wersji. Poprawiono usterzenie, kadłub, podwozie, przód kadłuba itp. Po zakończeniu państwowych badań w locie lotnictwo wojskowe zamówiło 20 egz. PWS-12. W czasie budowy tych samolotów biuro konstrukcyjne wytwórni opracowało ulepszoną odmianę tego samolotu. Oznaczono ją PWS-14. Przede wszystkim PWS-14 w porównaniu do PWS-12 miał kadłub kratownicowy spawany z rur stalowych (wytwórnia opanowała technologię spawania rur stalowych; kadłub PWS-12 był drewniany). Wzmocniono konstrukcję płatów, zmieniono przód kadłuba, a także osłonę silnika. Przeniesiono także zbiornik paliwa z płata do kadłuba. Wejście do przedniej kabiny ułatwiały drzwiczki.

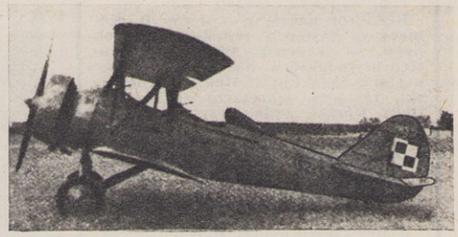
Lotnictwo wojskowe zamówiło jeden egzemplarz PWS-14 oraz zaleciło zmodyfikować znajdujące się w budowie PWS-12. Miały one być przebudowane na PWS-14. Decyzja ta wpłynęła niekorzystnie na opłacalność produkcji. Wytwórnia poniosła duże straty finansowe, ponieważ kadłuby 20 egz. PWS-12 były już w budowie. Należało zamówienie realizować od nowa. W 1932 wytwórnia dostarczyła 20 samolotów PWS-14 lotnictwu wojskowemu. I w tym miejscu zaczyna się niezwykła historia samolotu. Mimo iż był to PWS-14, wytwórnia zgodnie z zamówieniem dostarczyła je jako PWS-12. Seria samolotów PWS-14 nosząca numery fabryczne 57.1—57.20 otrzymała na stateczniku pionowym nazwę typu: PWS-12. Tak więc PWS-14 nosił oznaczenie PWS-12. Była to dopuszczalna złośliwość wytwórni wobec niej w postępowaniu władz wojskowych.

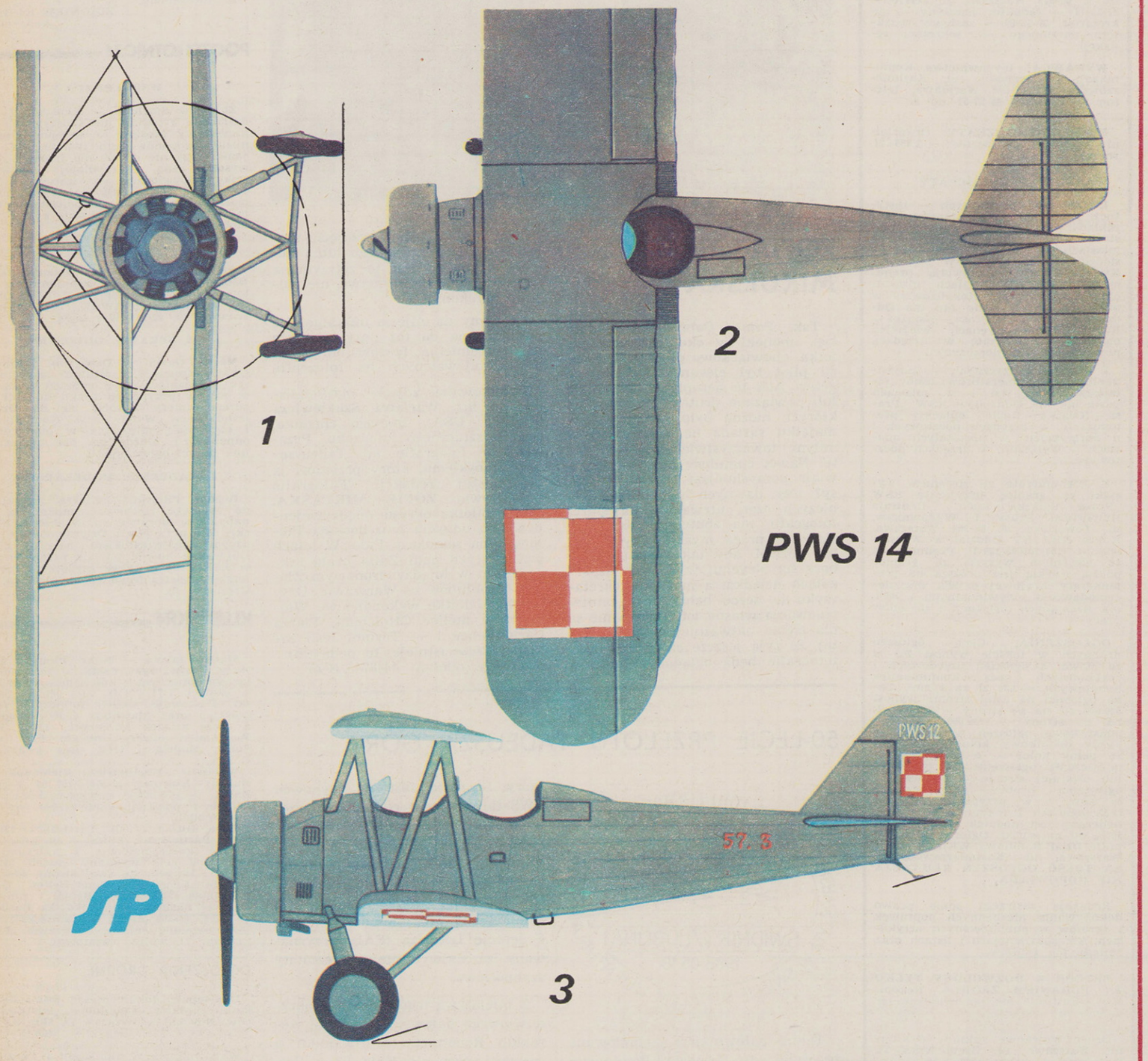
PWS-14 był samolotem szkolnym i jednocześnie przejściowym w pilotażu podstawowym oraz do szkolenia i treningu, a także pilotażu wyższym. PWS-14 odznaczał się bardzo dobrymi własnościami pilotażowymi. Dopuszczony był do pełnej akrobacji lotniczej.

TABLICA BARWNA

1 — PWS-14 — widok z przodu.
2 — PWS-14 — widok z góry. Powierzchnie górne zielonooliwkowe; na skrzydłach szachownice biało-czerwone.
3 — PWS-14 (numer seryjny 57.3, malowany na kadłubie — czerwony). Powierzchnie górne zielonooliwkowe, powierzchnie dolne — błękitne. Na sterze kierunku szachownica biało-czerwona oraz nazwa typu PWS-12 zamiast PWS-14. W porównaniu do PWS-12 samolot miał osłonę piasty śmigła. Samoloty te od 1933 użytkowano w Dęblinie oraz Grudziądzu. (t)

Rysował: ANDRZEJ OPOKA





Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktor naczelny — **Jerzy R. Konieczny**, zastępca redaktora naczelnego — **Tadeusz Malinowski**, zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — **Henryk Kucharski**, zastępca sekretarza redakcji — **Piotr Górski**, redaktorzy: **Waldemar Czerniszewski, Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski**, redaktor graficzny — **Jolanta Kalita**, redaktor techniczny — **Wiesława Dymnicka**, sekretariat redakcji — **Wanda Szawarska**.

Stale współpracują: **Bolesław Gaczkowski** (Aerokluby), **Bernard Koszewski**.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 910 zł, półrocznie — 1 820 zł, rocznie — 3 640 zł.

WARUNKI PRENUMERATY

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa. Konto NBP XV Oddział w Warszawie nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA. Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 200 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 600 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 300 000 zł; na 3/4 strony — 230 000 zł; na 1/2 strony — 150 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za umieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje **Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.**

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 1988-06-10. Zam. 1511. U-14.

PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X.

Z LOTNICZEGO ALBUMU

ZOFIA MIKULSKA

Tak Panie Dobrodzieju, latało się... monokl w oku, skórzana pilotka, obowiązkowo długi szal, a jeśli pilot był elegancki, to jeszcze getry. Ach te aeroplany, wspaniałe lub powiązane drutem maszyny, na których można było wylądować w majątku sąsiada na suty obiad w miłym towarzystwie. Ach te kobiety! Nawet cumulusy były bielsze, a wiatr pomyślniejszy. Gdzie te czasy? Czy dawnych wspomnień lotniczych czar, utrwalony na starej fotografii, ma zbutwieć lub zostać zjedzony przez myszy? Czytelniku, nie pozwól, aby tak się stało. Zobacz na strychu, w starych szpargałach dziadka, a może w sekretarzyku i... sercu babci. Jeśli zainteresowania własne lotnictwem nie są dla ciebie najważniejsze, to pamiętaj, że żyją jeszcze ci, którzy takie fotografie będą oglądać z łezką w oku. A może na starym zdjęciu rozpoznasz kogoś znajomego lub... siebie. O tym, że jest to zatrzymana w kadrze historia lotnictwa, nie musimy przekonywać.

Czekamy na zdjęcia unikalne, nie publikowane do tej pory, a także na uzupełnienia faktów lub opisu postaci utrwalonych na fotografii.

Publikowane zdjęcie otrzymaliśmy od inż. **Wacława Szukiewicza** (Floryda, USA), znanego chemika, twórcy sztucznego kauczuku. Przekazał on fotografię inż. **Tadeuszowi Sapińskiemu,** który przyniósł ją do naszej redakcji. Fotografia przedstawia **ZOFIĘ MIKULSKĄ,** znaną pilotkę okresu międzywojennego, po odbyciu lotu dookoła Piemontu na samolocie Fido. W latach trzydziestych pani Zofia brała także udział w Międzynarodowym Zlocie Aeroklubów w Warszawie. Oryginalną odbitkę wykonano we Włoszech w atelier Ottolenghi, Piazza Carlo Felice 1 — Torino. Jeśli zakład jeszcze istnieje, to podajemy... ówczesny telefon: 44-874. **(CZ)**

50-LECIE PRZELOTU TADEUSZA GÓRY

Takim datownikiem stemplowano przesyłki w Urzędzie Pocztowym Świdnik k. Lublina 1 w dniu 18 maja 1988. W ten niekonwencjonalny sposób uczczono wyczyn znanego polskiego pilota Tadeusza Góry, który 18 maja 1938 na szybowcu PWS-101 wykonał rekordowy przelot długości 577,8 km na trasie Bezmiechowa — Soleczniki Małe k. Wilna. Za to osiągnięcie Tadeusz Góra jako pierwszy pilot na świecie otrzymał Medal Lilienthala ustanowiony przez Międzynarodową Federację Lotniczą (FAI), przyznawany za najwybitniejsze rezultaty szybowcowe.

Z inicjatywą tego rodzaju okolicznościowego datownika wystąpił Aeroklub Robotniczy w Świdniku a sprawą zajęło się Koło nr 9 Polskiego Związku Filatelistów przy Zakładowym Domu Kultury WSK PZL Świdnik. Projekt datownika wykonał mgr Józef Wroński.

LISTY

NAJWIĘKSZA KATASTROFA W TATRACH?

W interesującej książce Bolesława Chwaścińskiego „Z dziejów taternictwa", Wydawnictwo Sport i Turystyka, Warszawa 1980, na str. 326 natknąłem się na ciekawą według mnie informację, którą pragnę zacytować. „Pod koniec sierpnia 1944 wybuchło powstanie słowackie. Samolot radziecki niosący powstańcom pomoc rozbił się na skałach Zadniego Gierlachu od strony Doliny Batożowieckiej. Zginęły 24 osoby, Rosjanie i Słowacy. Na szczątki samolotu i ciał ludzkich natknęli się w lecie 1945 Danuta Schiele i Tadeusz Orłowski, którzy powiadomili o tym władze słowackie".

Może ktoś z licznej rzeszy czytelników „Skrzydlatej Polski" uzupełni informacje zawarte w książce.

Osobiście uważam, że była to największa katastrofa samolotowa, jaka wydarzyła się w Tatrach.

Z poważaniem

ZBIGNIEW KUBIEŃ
Andrychów

POCZTA LOTNICZA

WSPÓŁPRACA

Zbigniew Stachnik — Kłodzko. Z nadesłanego artykułu nie skorzystamy. W przyszłości prosimy o wstępne uzgodnienie proponowanego tematu. Na pytanie: „czy nie da się nic zrobić z dość wysoką ceną „Skrzydlatej?" możemy tylko odpowiedzieć, że staramy się o dobór możliwie najciekawszych materiałów w numerach, natomiast nie mamy wpływu na rosnące stale koszty wydawania (papier, druk itp.).

O MIGACH

Artur Więznowski — Jelenia Góra. Radzimy zwrócić się z pytaniami do autora książki „Samoloty MiG" poprzez jej wydawnictwo (WKŁ, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa).

W SPRAWIE OGŁOSZEŃ

Marek Galon — Oświęcim. Lotnie i ULM-y Quicksilver istotnie są w Polsce. Polecamy lekturę ogłoszeń drobnych w SP; w przypadku braku dokładnego adresu należy zwrócić się do Działu Handlowego Wydawnictw Komunikacji i Łączności (adres jak w poprzedniej odpowiedzi). Można też dać odpowiednie, płatne ogłoszenie.

URZĄDZENIA MODELARSKIE

Bogdan Filipski — Zabrze. Aparatury do zdalnego sterowania modeli są do nabycia w Moskwie np. w sklepie Dietskij Mir przy placu Dzierżyńskiego, będącym odpowiednikiem naszego CSH. Obywatele innych państw przebywający w ZSRR mogą nabyć urządzenia modelarskie poprzez Novoexport (Moskwa, ul. Czechowa 2).

KLUB ISKRA

Martin Javora — Nábř. Pionýru 3947, 760 00 Gottwaldow, CSRS — jest modelarzem lotniczym i kolekcjonuje modele w skalach 1:72 i 1:48. Zna język rosyjski. Poszukuje modeli lotniczych firm polskich oraz Matchbox i Novoeksport, a także książek lotniczych, TBiU, PM. W zamian oferuje modele firm KP, Směr, Modela i OEZ oraz książki i L + K.

Władimir Wasiliewicz Riebienok — Bulwar Kołcowa 15-358, 252 194 Kijew, ZSRR — chciałby nawiązać korespondencję z polskimi modelarzami na temat modeli.

Beňo Dušan — ul. Partizánov 1278/1, 958 01 Partizánské, CSRS — chciałby nawiązać korespondencję z kolegami z Polski w celu wymiany modeli lotniczych i innych. Ze swej strony oferuje modele firm KP, Směr-Heller, OEZ, Hasegawa, Monogram, Revell i innych.

Paweł Basiński — ul. Wojska Polskiego 1E/6, 68-100 Żagań — zainteresowany jest wymianą modeli lotniczych dotyczących II wojny światowej.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników, samolotów, wiatrakowców. **Nowicki — Wrocław 11, skrytka 105.** (Ogł. nr 1)

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności uprzejmie informują, że w swoim ośrodku w Warszawie przy ul. Kazimierzowskiej 52 mają zaległe egzemplarze „Skrzydlatej Polski", które można nabyć na miejscu, w godzinach 11:00—16:00.

SPRZEDAŻY WYSYŁKOWEJ NIE PROWADZIMY.

JAKOŚĆ W WODZISŁAWIU

Starzy bywalcy spotkań modelarzy redukcyjnych pamiętają zapewne niewielką grupkę zawodników z Wodzisławia Śląskiego. Nie sięgali wprawdzie po najwyższe laury, ale budzili powszechną sympatię. Ich macierzystą organizacją jest Klub Techniki Modelarskiej przy Kopalni Węgla Kamiennego Anna. Ludzie, którzy codziennie schodzą pod ziemię, w chwilach wolnych sięgają pod niebo — często dosłownie, gdyż w kieszeniach, obok karty górnika, noszą licencje pilotów.

Właśnie stamtąd, zupełnie niespodziewanie, w początkach marca sypnęły się zaproszenia dla klubów i bardziej znanych modelarzy indywidualnych: organizujemy konkurs, przyjeżdżajcie! Data — 23 i 24 kwietnia, miejsce — Wodzisław Śląski — Pszów. I rzecz nie spotykana, a godna upowszechnienia — konkurs poświęcony był pamięci czeskiego pilota, Jarolima Gucmana, który podczas Operacji Ostrowskiej w kwietniu 1945 zdołał doprowadzić płonącego Iła-2 znad linii niemieckich nad wyzwoloną już ziemię wodzisławską; tam skokiem ze spadochronem uratował się tylny strzelec, a Gucman rozbił maszynę na stoku wzgórza podczas przymusowego lądowania. Surowy kamień ze zwięzłym napisem upamiętnia miejsce, gdzie poległ na polskiej ziemi czeski pilot radzieckiego szturmowca. Pod tym skromnym pomnikiem delegacje czechosłowackich i polskich modelarzy złożyły wiązanki kwiatów.

Z okolic Wodzisławia nie potrzeba lornetki, by dostrzec pasma wzgórz po drugiej stronie granicy i kominy karwińskiej elektrowni. Mimo komunikacyjnych trudności do Wodzisławia dotarli reprezentanci czterech klubów: Miniaturka z Kalisza, MDK Chochlik z Łodzi, Samolocik z Torunia i SM Energetyk z Wrocławia. Nie zabrakło gości zagranicznych — trzech przedstawicieli klubu z Havižova, podległego okręgowi modelarskiemu Karvina. Wreszcie gospodarze — reprezentanci kilku miejscowości z całego Rybnickiego Okręgu Węglowego.

Połączone siły organizatorów: Klubu Techniki Modelarskiej przy KWK Anna, Zakładowego Domu Kultury, Zarządu Zakładowego LOK oraz Związku Zawodowego tejże kopalni, a nadto Towarzystwa Przyjaźni Polsko-Czeskiej, postarały się, aby ich debiut wypadł zachęcająco. Wprawdzie tradycyjna giełda nie nabrała jeszcze rozmachu w stylu Kalisza czy Wrocławia, ale to chyba lepiej, że merkantylna strona imprezy nie przysłoniła sportowej. Do listy organizatorów dopisał się Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, który zaprosił uczestników na swoje lotnisko. Porywisty wiatr i śnieg uniemożliwił przeprowadzenie pokazów w locie, jednak wystawa sprzętu lotniczego (w tym L-200 Morava, Jak-12 i Kobuz) cieszyła się dużym powodzeniem.

Z klubowej filmoteki przypomniano dwa archiwalne obrazy — polski „Przeciwko Bogom" i radziecki „Normandie — Niemen". Nie powiodło się jedynie zapowiedziane spotkanie z uczestnikami ubiegłorocznych mistrzostw świata w akrobacji szybowcowej, gdyż mistrzowie przebywali na zgrupowaniu w Toruniu. Mimo to nie było czasu na nudę. Drobne potknięcia — dość drogie wyżywienie (w zamian bezpłatny nocleg) i nie najlepsza informacja o komunikacji w labiryncie miasteczek, osiedli, fabryk i kopalń — mogły popsuć humor tylko niewielu uczestnikom.

Pora przejść do samej rywalizacji. Ogólna liczba 23 uczestniczących modeli z pewnością nie zaimponuje. Tym razem jednak skromną ilość zrekompensowała jakość — było na co popatrzeć. W klasie F4IA startowało 5 modeli — wszystkie w skali 1:32. Przewidziano wyłącznie start seniorów, lecz niespodziewanie zgłosiło swój akces dwóch juniorów z wrocławskiego Energetyka. Organizatorzy połączyli obie grupy wiekowe. W kategorii tej bezkonkurencyjny był Andrzej Wasiak, prezentujący znanego już wielu Czytelnikom z ubiegłorocznych mistrzostw Polski Mosquito NF II. Pełne wyposażenie kabiny, detale uzbrojenia i dinghy budziły podziw nie tylko znawców.

Zarówno organizatorów, jak i uczestników, zaskoczył absolutny brak modeli w skali 1:48. Żaden z zawodników nie wystartował w tej, wydawałoby się, tak popularnej kategorii.

Najpełniejszą obsadę miała tradycyjnie klasa F4IC. W kategorii seniorów zwyciężył L-39 Albatros Andrzeja Ziobera. Jego odwieczny rywal, Henryk Hemke z Laskowic, tym razem nie startował, i drugie miejsce zajął niepozorny, w rzeczywistości bardzo precyzyjnie wykonany P-47D-22 Thunderbolt autorstwa Piotra Targańskiego z Kalisza. Interesujące modele przedstawili goście z CSRS — wśród nich jeszcze nie oglądaną u nas wysokościową wersję Spitfire HF VI z przedłużonymi końcówkami skrzydeł (ten model nie startował jednak w konkursie, gdyż regulamin przewidywał udział tylko jednego modelu danego zawodnika w każdej klasie).

W grupie juniorów nie kwestionowanym zwycięzcą został Maciej Rychter z Łodzi — drugie już pokolenie w tej modelarskiej rodzinie. Startował z modelem ciężkiego samolotu przeciwpartyzanckiego z okresu wojny w Wietnamie AC-47 Spooky (Gunship). Zaciętą walkę o następne miejsca stoczyli Tomasz Mickiewicz z Wrocławia z modelem A-7E Corsair II, przedstawiciel gospodarzy — Mirosław Kuźmiarz i jego F4U-1D Corsair oraz Harvard Mk II w polskich barwach Grzegorza Szymańskiego z Torunia. Ostatecznie o kolejności miejsc trzeciego i czwartego zadecydowała różnica zaledwie 0,3 punkta.

W klasyfikacji Memoriału Jarolima Gucmana — na najlepszy model samolotu w barwach czechosłowackich — pierwszą nagrodę zdobył Jan Mlynařik z Karviny (Hurricane Mk I), drugą — Piotr Kryn z toruńskiego Samolocika (K-65 Čap), a trzecią — skromny MiG-19S młodziutkiego Adama Gasza, reprezentującego barwy gospodarzy. Dla wyjaśnienia — premiowany był model w barwach czechosłowackich, a nie model samolotu produkcji czechosłowackiej, stąd nie został sklasyfikowany L-39 Albatros Andrzeja Ziobera, noszący oznakowanie libijskie.

MIŁOSZ RUSIECKI

Na zdjęciach: 1 — szczegóły uzbrojenia, kabiny i silnika modelu Mosquito NF Mk II w podziałce 1:32 Andrzeja Wasiaka z Kalisza; 2 — Spitfire Mk I w podziałce 1:32 Marcina Pasternaka z Wrocławia; 3 — MiG-21PFM (Revell 1:32) w barwach polskich, zbudowany przez Wacława Mazura; 4 — AC-47D Spooky (Revell 1:72) — 1. miejsce w klasie F4IC juniorów; 5 — Hawker Hurricane Mk I w barwach dywizjonu czechosłowackiego w W. Brytanii; model zbudowany przez Jana Mlynařika (CSRS); 6 — P-47D-22 Thunderbolt (Hasegawa 1:72) — 2. miejsce w klasie F4IC seniorów; 7 — Mustang Mk IV w barwach dywizjonu 303 w 1945 (1:32) — model zbudowany przez Ireneusza Szorkina z Kalisza.

Zdjęcia autora

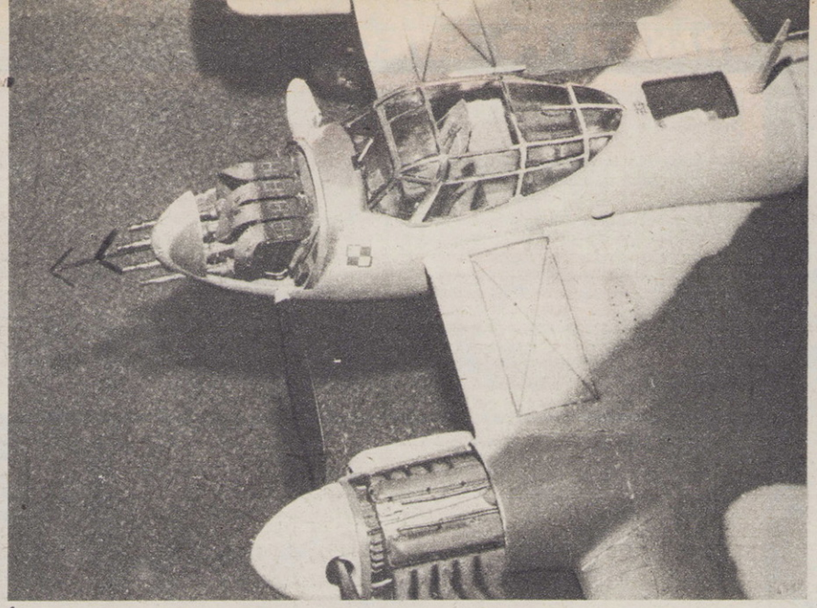
WYNIKI

Klasa F4IA: 1. Andrzej Wasiak (Miniaturka — Kalisz) — Mosquito NF Mk II — 86,5 pkt., 2. **Ireneusz Szorkin** (Miniaturka — Kalisz) — P-51D Mustang — 76,5 pkt.

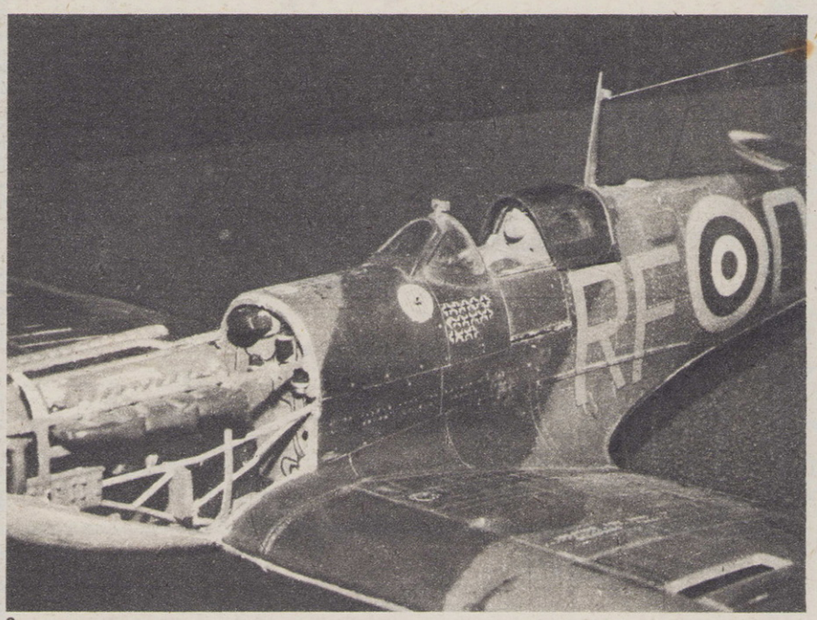
Klasa F4IC — juniorzy: 1. Maciej Rychter (MDK Chochlik — Łódź) — AC-47 Spooky — 75,8 pkt., 2. **Tomasz Mickiewicz** (SM Energetyk — Wrocław) — A-7E Corsair — 75,7 pkt.

Klasa F4IC — seniorzy: 1. Andrzej Ziober (Miniaturka — Kalisz) — L-39 Albatros — 91,3 pkt., 2. **Piotr Targański** — (Miniaturka — Kalisz) — P-47D Thunderbolt — 73,5 pkt.

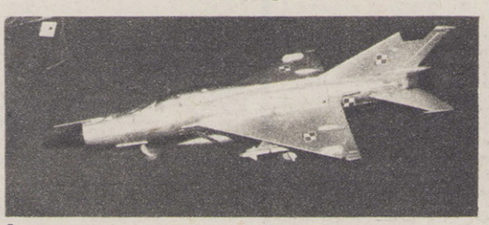
Memoriał Jarolima Gucmana: 1. Jan Mlynařik (Karvina — CSRS) — Hurricane Mk I — 59,0 pkt., 2. **Piotr Kryn** (Samolocik — Toruń) — K-65 Čap — 55,5 pkt.



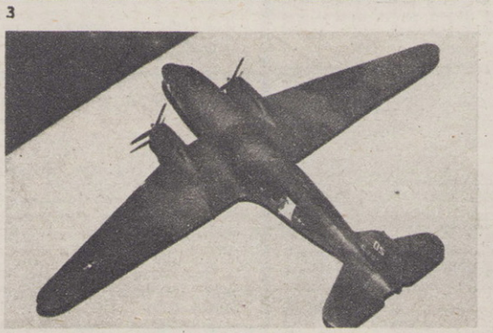
1



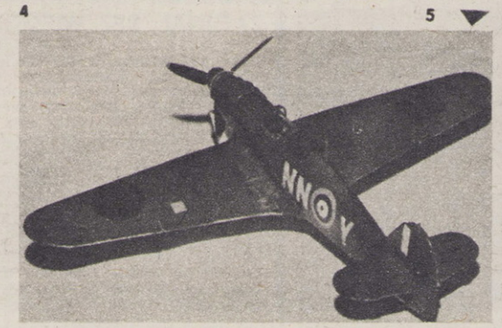
2



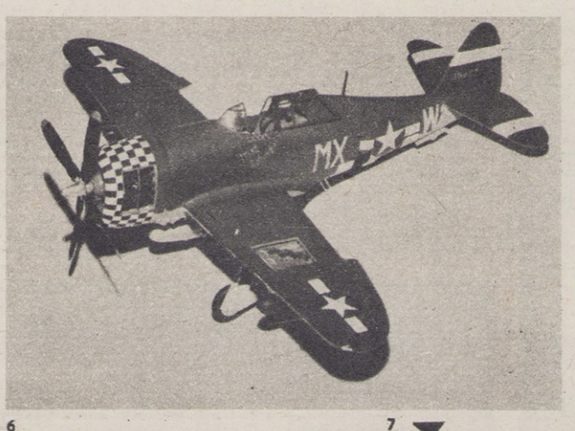
3



4

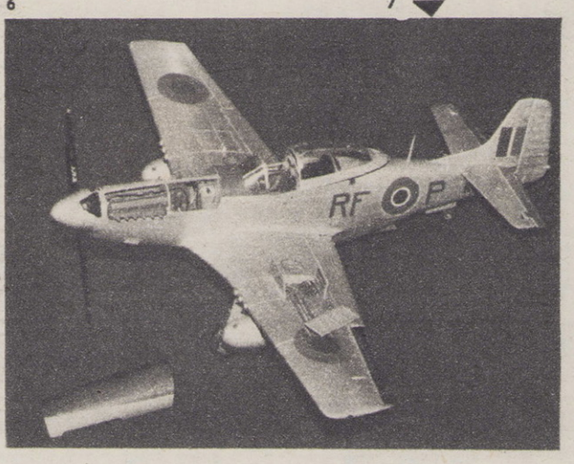


5



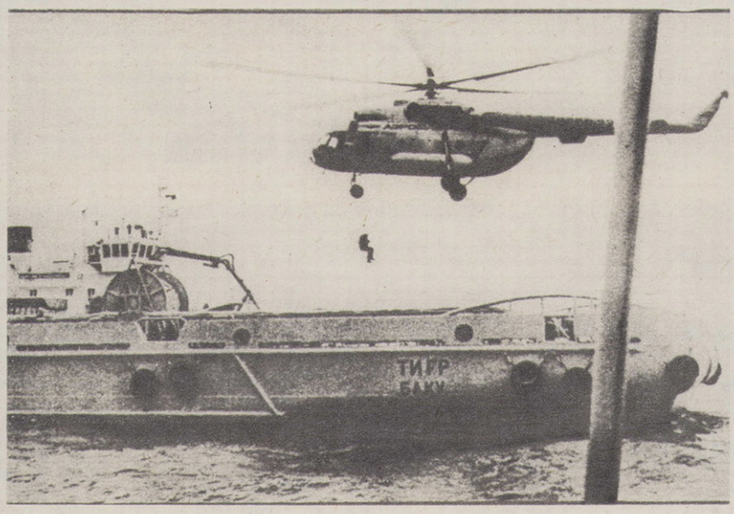
6

7



LOTNIA – SPADOCHRON

Coraz popularniejsze w świecie bezpieczne paraglidery, łączące właściwości lotni z zawsze otwartym spadochronem. Są 9- i 10-komorowe, o powierzchni 23,5—30 m², o masie 3,2—4,2 kg dla pilotów 50—70 (i więcej) kg. Doskonałość od ok. 3,2 do ok. 4. Poniżej z lewej — uprząż pilota z dodatkowym systemem ratowniczym (1,34 kg, czas otwarcia — 1 s). Z prawej — na nartach.



ŚMIGŁOWIEC W OCHRONIE MORZA

W Zatoce Bakijskiej odbyły się ćwiczenia ekologiczne. Na pokład statku, specjalnie wyposażonego do likwidacji rozlewisk ropy naftowej, opuszczono ze śmigłowca Mi-8 ekipę awaryjną. Jej specjaliści pełnią całodobowe dyżury w bazie nabrzeżnej. Zanieczyszczenia morza produktami naftowymi stanowią plagę naszych czasów. 100 dm³ ciekłego paliwa może utworzyć szkodliwą warstwę na powierzchni 1 km² wody. Wyspecjalizowana służba ZSRR uczestniczy w pracach Międzynarodowej Organizacji Morskiej, działającej pod egidą ONZ i współdziała m.in. z organizacjami ochrony środowiska morskiego państw nadbałtyckich. (B)

B.747 PO 19 LATACH

Boeing 747-400, czyli pasażerski Jumbo Jet w najnowszej odmianie, wykonał pierwszy lot 1988-04-29, startując z lotniska Paine Field w stanie Waszyngton. Z tegoż lotniska 1969-02-09 wystartował pierwszy Boeing 747. Osiągnął prędkość Ma = 0,7 i pułap 7 000 m.

Odmiana B.747-400 została znacznie zmieniona, chociaż zewnątrz niewiele różni się od samolotu z 1969. Najbardziej istotne zmiany, to przedłużony górny pokład (znany już z B.747-300) i przedłużone o ok. 2 m skrzydła, zakończone rozpraszaczami wirów brzegowych na ich końcach. Poprawiono również aerodynamicznie połączenia skrzydeł z kadłubem i gondole silników. Zmiany te umożliwiły zmniejszenie zużycia paliwa o ok. 3%. Najwięcej zmian dotyczy tworzyw i technologii wykonania, co wydatnie zmniejszyło masę własną samolotu. Kabina dwuosobowej załogi wyposażona w najnowsze, skomputeryzowane urządzenia pilotażowe i nawigacyjne. Mniejsza masa własna i mniejsze zużycie paliwa umożliwią bezpośrednie przeloty, np. na trasach Londyn—Tokio, Nowy Jork—Seul lub Los Angeles—Sydney. Prototyp wyposażony został w ekonomiczne silniki nowej generacji Pratt-Whitney PW-4000.

Pierwszy lot trwał 2,5 h i zakończył się lądowaniem w ośrodku badawczym Boeing Field koło Seattle. Tam samolot przejdzie cały cykl prób. B.747 nowej generacji został dotąd zamówiony przez 18 przewoźników w liczbie 124.

HOTEL PRZEŁOMU WIEKÓW

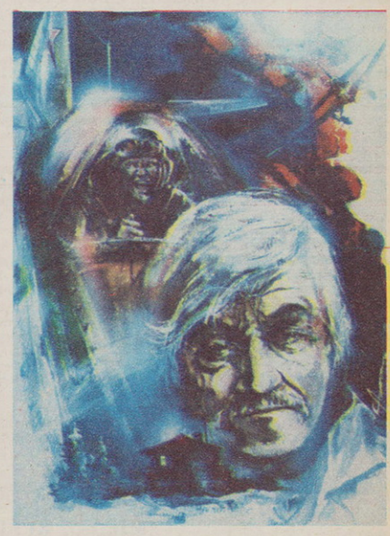
Tak jest reklamowany najnowszy hotel w Anchorage na Alasce. Ma całodobową obsługę wodnosamolotową, pobliski międzynarodowy port lotniczy oraz łączność satelitarną.

CO CZYTAJĄ W RFN

Najpopularniejszy w RFN miesięcznik ogólnotechniczny „Hobby" (w rodzaju naszego miesięcznika „Horyzonty Techniki") zamieścił w 1987 wśród 329 publikacji z 19 różnych dziedzin techniki: 26 o tematyce lotniczej i 27 — astronautycznej. A więc co 6 publikacja była lotniczo-astronautyczna. Świadczy to o zainteresowaniu tą tematyką przeciętnego obywatela RFN.

ZAGINĄŁ BEZ WIEŚCI

We wsi Widlica w Karelskiej ASRR znajduje się komfortowy internat dla ok. 70 sędziwych inwalidów-weteranów wojny 1941—1945; szczególnie okaleczonych: bez rąk, nóg, półślepych, ze spalonymi twarzami, często z trudnościami wymowy; cudem przywróconych życiu przez lekarzy. Ze względu na swój odrażający wygląd pragnęli pozostać jako „zaginięci bez wieści". I takie warunki zostały im stworzone. Jest wśród nich pilot Orłow, który mając 24 lata stracił obie nogi. Do dziś rodziny, które straciły w wojnie żołnierzy uznanych jako zaginionych bez wieści, odnajdują tutaj swych bliskich.



Zdjęcia i rysunki: „Alies de K", Boeing, „Sowietskij Sojuz", „Sputnik", archiwum.